

ПРО ЕКОНОМІЧНУ СКЛАДОВУ АНГЛІЙСЬКОГО МОРСЬКОГО РОЗБОЮ ПЕРІОДУ АНГЛО-ІСПАНСЬКОЇ ВІЙНИ (1585–1604 РР.)

XVI століття стало часом суттєвих змін в економіці Англії. Периферійна та відносно бідна країна різко перетворилася на одну з найбагатших у Європі (якщо судити з наповнення королівської скарбниці).

Наразі актуальною залишається проблема з'ясування причин, завдяки яким відбувається швидке збагачення країн у світі, тоді як досвід Англії є, безсумнівно, корисним для її ретроспективного аналізу.

Одним із ключових факторів, що сприяв накопиченню Англією багатств у XVI ст., була війна з Іспанією, під час якої істотним джерелом прибутку стало каперство (практика пограбування приватними особами судноплавства інших країн на підставі офіційного дозволу адміралтейства, суду, королеви/короля тощо).

Побутує думка, що каперів не можна прирівнювати до піратів, але слід відзначити, що капери, як правило, забирали більше здобичі, ніж було вказано у офіційній ліцензії, а також нападали не тільки на вказаних у ліцензії ворогів [5, 26 р.; 4, 9 р.], тому великої різниці між ними та класичними піратами не було. Щоправда, деякі капери (наприклад Джордж Камберленд) намагалися дотримуватися всіх правил, але їх було відносно небагато [7, 123 р.].

Англійські пірати почали атакувати іспанські судна уже у 1540-ві рр., коли Англія воювала не з Іспанією, а з Францією та Шотландією. Уже тоді окремі англійські кораблі досягали колоній Іспанії у Новому Світі. Один із перших випадків англійського піратства у тому регіоні стався у 1540 р., коли корабель «Барбара» атакував іспанське судно поблизу міста Санто-Домінго.

Якщо у англо-французькій війні (1543 – 1546 рр.) діяло в середньому 30 – 60 каперських кораблів щорічно, то вже під час англо-іспанської війни (1585 – 1604 рр.) їхня кількість зросла до 100 – 200 кораблів.

За 1589–1591 рр. англійські капери та пірати збагатили Англію на 400 тис. фунтів (10–15 % від усього імпорту країни), на 8 000 фунтів більше, ніж сукупний прибуток корони 1588 р. [6, р. 40]. За іншими даними, за роки англо-іспанської війни каперство та піратство збагатили Англію на суму від 2 700 000 до 12 000 000 фунтів.

Окремо королева Англії Єлизавета I Тюдор з 1585 по 1590 рр. отримала з каперства бл. 200 тис. фунтів [7, р. 127]. Вона брала участь у спорядженні каперських експедицій як вкладник із правом на частку в 5 % від здобичі, а також сама санкціонувала каперів, даючи так звані комісійні

грамоти (letters of comission). В останньому випадку її частка ставала значно більшою [4, р. 7].

Після рейду здобич, здебільшого, розподілялася наступним чином: судновласник (або судновласники), постачальники та команда отримували по 1/3, лорд-адмірал – 10 %. Команди ж розподіляли свою частину здобичі згідно із судовою ієрархією. Як свідчить віце-адмірал Вільям Монсон, капітан отримував десять частин, шкіпер та лейтенант (якщо на борту були солдати) – по сім чи вісім частин, їхні помічники, боцман, теслі, трубач – по п'ять частин, квартирмейстери, бондар, помічник хірурга, помічники пушкаря та помічники теслі – по чотири частини, капрал (якщо на борту біли солдати), помічники квартирмейстера, помічник трубача, стюард, кок, рульовий та прибиральник – по три частини, і рядові моряки – максимум по дві чи три частини, юнги – по одній частині.

Основну частину награвованого каперами та піратами становили не золото та срібло, яке іспанські флотилії перевозили під конвоєм галеонів, а товари, які слабо охоронялися або зовсім не охоронялися іспанським флотом. Зокрема це були риба, вино, шкіри, цукор та червоне дерево, яке з Бразилії везли незахищені португальські судна. За 1589 – 1591 рр. англійські капери та пірати захопили 91 вантаж цукру, 56 вантажів вина, 54 вантажі шкіри, 38 вантажів червоного дерева, 29 вантажів риби і 20 вантажів золота та виробів з нього.

Загалом серед здобичі захопленої на шляху з Америки особливо частими були цукро, шкіра, імбир, сарсапарілья, індиго, кошеніль, червоне дерево, кампешеве дерево, золото, срібло та перла; із Африки – золото та слонова кістка; із Європи – ремісні вироби, зброя, будівельний ліс, зерно; із Індії – спеції, парфуми, ситець, ковдри, шовк, рубіни, ізумруди та алмази. Індійські товари були відносно нечастими, оскільки охоронялися португальським караками (кожна від 1 000 до 2 000 тон осадки, тоді як каперські кораблі зазвичай були до 100 тон).

Вочевидь, більшість англійських каперів діяли з конкретною метою збагатитися, а не захистити батьківщину та/або протестантську віру від ворога. На користь цього свідчить їхня звичайна поведінка під час бойових дій: вони уникали героїчних вчинків, а відтак і фінансових ризиків, заради збереження прибутковості експедиції [1, р. 34; 7, р. 124].

Наскільки каперів і піратів лихоманило здобиччю видно зі спогадів одного з них, джентльмена Ентоні Найвета, який у 1591 р. брав участь в останній спробі Томаса Кавендіша дістатися іспанських колоній на тихоокеанському

узбережжі через Магелланову протоку. Описуючи захоплення португальського містечка у Бразилії Сантуса (на південь від Ріо-де-Жанейро) Найвет згадує такий випадок: «Напередодні Різдва, близько 10 години вечора, коли човни було готові йти до берега, виявилось так багато тих, хто збирався на них сісти, що ми почали битися й зіштовхувати один одного за борт, але як тільки-но наш генерал почув галас, він наказав кожній людині повернутися на борт корабля. Наляканий генералом та маючи рішучість потрапити на берег першим (я вже розумів, що ті, хто висадяться останніми, нічого не отримають), я заповз під сидіння шлюпки, де перебував на протязі двох годин. Коли ж човен наповнився людьми, я не зміг вилізти та почав задихатися. На щастя, Вільям Валдрен, наш боцман, який керував човном, почув мій стогін під собою, вирвав дошки і врятував моє життя».

Тільки деякі ватажки час від часу демонстрували свій протестантський радикалізм тим, що руйнували хрести, паплюжили храми та вбивали священників. Серед таких ватажків фігурують Френсіс Дрейк, Джон Оксенхам і Томас Кавендіш [3, р. 36; 8, р. 308; 7, р. 124].

Звернення до економічного контексту показує, що в Англії XVI ст. створювалися умови для збільшення кількості піратських та каперських команд. Особливо у другій половині століття в Англії посилилася інфляція та безробіття [5, р. 22; 2, р. 254, pp. 255—256], що було зумовлено руйнуванням міжнародних торгівельних зв'язків через революцію в Нідерландах та конфлікт з Іспанією. Від кризи особливо постраждали південно-західні порти Англії, які й так не виходили з економічної депресії з часів англо-французьких війн 1540-х рр. Не випадково саме ці міста, від затоки Те-Солент у північній частині Ла-Маншу до річки Северн, стали епіцентром піратства і каперства [2, р. 254].

Показовим є те, що пірати біля берегів Англії ризикували життям навіть заради відносно малої здобичі (як-от бочка засоленої риби та кілька свічок), що свідчить про вкрай важкий стан у тих місцях, звідки вони походили, коли «жа захоплена на морі стала порятунком від голоду» для берегових мешканців [4, р. 2].

У свою чергу участь у каперській експедиції дозволяла заробити значні гроші порівняно з тими, що отримували моряки на королівському флоті та купецьких судах. Якщо моряк з каперського корабля мав право на частину від третини здобичі для команди, то моряк з купецького судно міг розраховувати тільки на 10 фунтів стерлінгів за рік праці, помічник шкіпера – 24 фунти стерлінгів. Помічник шкіпера у королівському флоті, зазвичай, отримував 12 – 18 фунтів стерлінгів. Рядовий моряк з каперського судна міг отримати стільки ж від пограбування звичайного судна [2, р. 252; 4, р. 16].

Наприклад, у 1576 р. після чергового пограбування пірати Ендрю Баркера «розділили здобич поміж себе так, що хтось з них отримав п'ять фунтів, хтось – шість фунтів, хтось – сім фунтів,

хтось – більше – кожен отримав стільки, скільки заслужив».

Популярності каперству додавали й чутки про успішну експедицію Френсіса Дрейка (1577–1580 рр.), яка мала 500 тис. фунтів прибутку при витратах в 3 600 фунтів [10, с. 182]. Як пише англійський інтелектуал XVI ст. Джон Хукер (1527 – 1601 рр.), чутки про шалену здобич Френсіса Дрейка «надихнув усю країну на морські авантюри з надією мати такий само успіх; отже багато хто готували кораблі, моряків та солдат та відправлялися туди, де можна було знайти прибуток»

До речі, з навколосвітнього рейду Френсіса Дрейка королева отримала 160 000 фунтів, тобто 4700 % від суми свого внеску в її спорядження. На думку Дж. М. Кейнса, цей капітал став «основою для перших іноземних інвестицій Британії», оскільки Єлизавета I почала фінансувати Левантійську компанію, а з прибутків від останньої кошти були вкладені у розвиток Ост-Індської компанії, яка стала двигуном британської колоніальної експансії XVII – XVIII ст. [9, р. 261].

Отже, раціональне за своїм характером англійське каперство, однією з причин якого була економічна криза в країні, відіграло важливу роль не тільки в початковому накопиченні капіталу, а й у подальшому розвитку колоніальної експансії Англійського королівства.

Список літератури

1. Andrews K. R. *English Privateering Voyages to the West Indies 1588–1595* / K. R. Andrews. Cambridge: The University Press, 1959. – 421 p.
2. Andrews K. R. *The Elizabethan Seaman* / K. R. Andrews. *The Mariner's Mirror*. № 68:3, p. 245—262, 1982.
3. Andrews K. R. *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480–1630* / K. R. Andrews. Cambridge, London, New York, New Rochelle, Melbourne, Sydney: Cambridge University Press, 1986. – 394 p.
4. Childs D. *Pirate Nation: Elizabeth I and her Royal Sea Rovers* / D. Childs. Barnsley: Seaforth Publishing, 2014. – 279 p.
5. Fury Ch. A. *Tides in the Affairs of Men: The Social History of Elizabethan Seamen, 1580–1603* / Ch. A. Fury. Westport, Connecticut; London: Greenwood Press, 2002. – 293 p.
6. Hanna M. G. *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570–1740* / M. G. Hanna. Chapel Hill: the University of North Carolina Press, 2015. – 448 p.
7. Loades D. *England's Maritime Empire: Seapower, Commerce and Policy 1490–1690* / D. Loades. Harlow: Pearson Education Limited, 2000. – 277 p.
8. Rodger N. A. M. *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain. Vol 1. 660–1649* / N. A. M. Rodger. London: HarperCollinsPublishers in association with the National Maritime Museum, 1997. – 691 p.
9. Williams N. *The seadogs: privateers, plunder and piracy in the Elizabethan Age* / Neville Williams. – London: Wiedenfeld and Nicolson, 1975. – 278 p.
10. Губарев В. К. *Френсис Дрейк* / В. К. Губарев. Москва: Молодая гвардия, 2013. – 375 с.