Как Англия стала морской державой | England Becoming A Sea Power

Before Elizabeth’s reign, England had been little more than a northwest European maritime power. When Elizabeth I died in 1603 England was a much more significant force in sea trade and conflict than it had been in the 1550s. English ships became a regular presence from northern Russia to the Mediterranean, as well as in parts of the Americas, Africa and Asia.

До правления Елизаветы I Англия не выходила как морская страна за рамки северо-запада Европы. Когда в 1603 году Елизавета умерла, военная и торговая мощь Англии на морях очень значительно возросла по сравнению с 1550-и годами. Стало обычным явлением присутствие английских судов от севера России до Средиземноморья, а также в отдельных районах Америки, Африки и Азии.

Most ships were built for the purpose of trade and cloth was the main English export throughout the period. In the first half of the 16th century the English maritime economy was dominated by the trade between London and Antwerp. Economic and political crises led to the decline and eventual collapse of the Antwerp market in the 1550s and 1560s. This prompted English merchants to start looking further afield. From the 1550s onwards a succession of voyages to the more distant parts of Europe, as well as growing numbers of transoceanic enterprises, sought to open new markets and gain access to exotic, high-value goods. London merchants were the principal financiers of this expansion and the capital’s elite was probably the main beneficiary.

Большинство судов строились для торговых целей. В то время главным предметом экспорта Англии были (шерстяные) ткани. В первой половине 16-го века главную роль в экономике Англии играла морская торговля между Лондоном и Антверпеном. Экономические и политические кризисы привели к упадку, а затем и коллапсу рынка в Антверпене в 1550-1560-х годах. Это заставило английских купцов обратить взоры в дальние края. С 1550-х годов начались систематические плавания в дальние порты Европы [включая Россию, где при Иване Грозном английские купцы получили крупные преференции в торговле - *прим. переводчика*], а также и за океан в поисках новых рынков и экзотических, ценных товаров. Финансировали эту торговую экспансию главным образом лондонские купцы, а основным получателем всех выгод от торговли была столичная элита.

Ships were expensive to build and maintain and part-ownership was common because it helped spread the risk of financial loss from shipwreck or capture. Jointstock companies were set up to exploit trading possibilities, the most famous of which was the East India Company, created in 1599 with the aim of breaking into the valuable spice trade of the Far East. Even small ships were costly: in 1576, the 30-ton hull  *Gabriel* cost £83 to construct. This figure, which does not include the cost of masts, rigging and other equipment, was equivalent to at least seven years’ pay for a merchant seaman.However, costs could be defrayed over a long period and it was not unusual for ships to stay in service for ten years or more.

Строительство и обслуживание кораблей было делом дорогим, поэтому было распространено владение судами на паях, что уменьшало для каждого совладельца долю риска от крушения или захвата судна неприятелем. Для рискованных торговых предприятий создавались акционерные компании. Самой знаменитой была Ост-Индская компания, созданная в 1599 году с целью проникновения на дальневосточный рынок торговли пряностями. Даже строительство мелких судов было дорогим. Так, в 1576 году строительство корпуса (без мачт и оснастки) 30-тонного судна "Гавриил" обошлось в 83 фунта стерлингов, что равнялось 7-летнему заработку торгового моряка. Однако суда служили по 10 и более лет, что позволяло растягивать во времени возмещение расходов по строительству.

Because trade brought huge profits. Cargoes were generally worth a good deal more than the ships that carried them. Sometimes the difference was extraordinary. In 1588 the cargo of cloth and goods on a small, old Dunkirk ‘flyboat’proved to be 56 times more valuable than the paltry £15-worth of vessel that carried it.

Потому что торговля приносила огромные прибыли. Перевозимые грузы стоили намного больше, чем сами суда. Порой в десятки раз. Так, в 1588 году груз ткани и других товаров на одном маленьком, старом судне из Дюнкерка стоил в 56 раз больше, чем перевозившее его судно (стоившее 15 фунтов стерлингов).

How many seamen were there in England at that time? A 1582 survey noted over 16,000 seafarers in England, including fishermen and Thames watermen. Over 2,200 of these men were in London, but Devon and Cornwall also accounted for about a quarter of the recorded sailors. Ordinary seafarers occupied an odd social position, for within their own sphere sailors had some autonomy and status. Professional ability and personal qualities could count for more at sea than birth or social position,which helps to explain the rise of men like Drake. Merchant sailors normally negotiated their own wages and signed up for just a single voyage. The casual nature of this employment was the source of the seaman’s relative freedom, but it could also be the freedom to starve.Work was often uncertain and, if a ship was lost, any survivors were paid nothing.

Сколько же моряков было в Англии в то время? По переписи 1582 года в Англии учтено 16 тысяч моряков, включая рыбаков и лодочников-перевозчиков на реке Темза. Из них 2,2 тысячи человек жили в Лондоне, а четверть проживала в Девоне и Корнуолле. Простые моряки занимали необычное положение в обществе, пользуясь в своей сфере деятельности автономией и (высоким) статусом. Профессиональные умения и личные качества на море значили больше, чем рождение и социальное положение, что объясняет возвышение таких людей, как знаменитый моряк Дрейк. Торговые моряки обычно сами обговаривали своё вознаграждение, а контракты подписывались, как правило, на единичное плавание. Случайный характер заработка был источником относительной свободы моряка, но мог стать и причиной голода. При потере судна выжившие моряки не получали ничего.

Elizabeth I’s ‘navy royal’ was never a large force. It did not have a permanent body of sea officers and mariners.As a result, the royal fleet relied on manpower from the ‘merchant navy’ and the support of merchantmen as additional warships, stores vessels and troop transports. Between 1585 and 1603 England and Spain waged a bitter maritime war that England survived rather than won. In 1588, out of some 226 English vessels mustered to face the Armada, only 34 were the queen’s ships. The rest belonged to her subjects.

Военно-морской флот при Елизавете не был крупной силой, не имел постоянного состава офицеров и матросов. Он заимствовал кадры их торгового флота. А торговые суда использовались в нём как военные корабли, складские и транспортные суда (для перевозки войск). В период 1585-1603 годов шла ожесточённая морская война Англии с Испанией, в которой Англия скорее выжила, чем победила. В морской битве 1588 года с испанской Армадой из 226 английских судов только 34 принадлежали королеве. Остальные были собственностью её подданных.

Officially the lowest size for a merchant vessel capable of fighting was reckoned at 100 tons burden, or carrying capacity. A 1582 survey counted over 1,600 vessels of all sizes (of which only 177 exceeded 100 tons).The government paid ‘tonnage bounties’ to private owners for the construction of ‘defensible’ ships of 100 tons or more and grants were given for just over 500 ships between 1560 and 1610. A merchant ship of around 100 feet (30 metres) in length would have exceeded 200 tons burden, making it a sizeable vessel in Elizabethan terms.

Официально пригодным для участия в боях считалось торговое судно, способное перевозить 100 тонн груза. По переписи 1582 года из 1,6 тысяч зарегистрированных судов всех размеров лишь 177 превышали грузоподъёмность 100 тонн. Правительство давало ссуды частным лицам на строительство таких 100-тонных судов (ввиду их военного значения). Между 1560 и 1610 годами такие ссуды были выданы на строительство чуть более 500 судов. Торговое судно длиной 30 метров обычно имело грузоподъёмность более 200 тонн и было крупным судном для той поры.