

**PREREQUISITES OF THE ENGLISH  
MERCHANTILE MARINE  
DEVELOPMENT**

I. Beltadze, Doctor of History, Full Professor  
Batumi Shota Rustaveli State University, Georgia

In XIV-XVI centuries, development of foreign trade in England promoted the development of military merchant navy and the shipbuilding. On the basis of navigation acts (1369, 1381, 1382, 1390, 1489, 1520) the rent of military ships by traders and adventurers ensured safe movement of merchant ships and protection of them from pirate attacks on the one hand and facilitated the development of marine fleet in England on the other. During the reign of Henry VIII, there were 18 ships in the English navy and in 1547 there were 50 ships. By the ending of Elisabeth I (1603) reign, there were 200 military and transport ships in the English navy.

**Keywords:** navigation, council acts, confiscation, Hanse, mercer, adventurers, company, fair, barge.

Conference participant, National Research Analytics Championship,  
Open European-Asian Research Analytics Championship


**ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ  
АНГЛИЙСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА**

Белтадзе И., д-р ист. наук, проф.  
Батумский государственный университет  
им. Ш. Руставели, Грузия

В XIV-XVI веках развитие внешней торговли Англии способствовало развитию военно-торгового флота и судостроительства. На основе навигационных актов (1369 г., 1381 г., 1382 г., 1390 г., 1489 г., 1520 г.) наем военных кораблей торговцами-авантюристами с одной стороны, обеспечивал безопасность передвижения торговых судов и защиту их от пиратских нападений и, с другой стороны, эта процедура способствовала развитию морского флота Англии. В период правления Генриха VIII в английском флоте насчитывалось 18 кораблей, а в 1547 г. – 50 судов. В период завершения правления Элизаветы I (1603 г.) в английском флоте насчитывалось до 200 военных и транспортных судов.

**Ключевые слова:** Навигация, акты совета, конфискация, ганзейцы, мерсер, авантюристы, компания, ярмарка, барка

Участник конференции, Национального первенства по научной аналитике,  
Открытого Европейско-Азиатского первенства по научной аналитике

 <http://dx.doi.org/10.18007/gisap:hp.v0i5.870>

**В** XV веке английские купцы вывозили товар за море в основном на местных кораблях, но этого не было достаточно для возросших потребностей торговли. Поэтому они часто нанимали иностранные испанские, португальские, голландские и ганзейские корабли. Королевская власть пыталась решить данную проблему, о чем свидетельствуют те навигационные акты, издание которых было направлено на развитие быстрыми темпами национального морского флота и судостроительства.

Успешное развитие английского флота зависело от решения двух важных задач. С одной стороны, способствование торговле, а с другой – усилению военного флота. Развитие английского торгового флота началось еще при Эдуарде III (1327-1377). В 1369 году был издан первый «Навигационный акт», по которому английским купцам запрещалось вывозить товар на иностранных кораблях, а в 1381 году Ричард II в подобном акте постановил: «Для того, чтобы возросла роль английского торгового флота, который на данное время был ослаблен, каждый подчиненный короля обязан пользоваться услугами только своих кораблей» [3. 337]. В противном случае, доставленный не на собственном корабле товар, подлежит конфискации. Вместе с тем, третья часть товара будет передана доносчику. К данному навигационному акту в 1382

году добавился еще один пункт, по которому корабли англичан должны были быть использованы чаще, чем иностранные корабли, а в навигационном пункте от 1390 года читаем, что англичане, владельцы кораблей, могли пользоваться своим привилегированным положением [3.338].

Аналогичные законы были изданы во времена Эдуарда IV (1461-1483гг.). По навигационному акту 1489 года, торговцы могли привозить из Гасконии вино и краски только на английских кораблях [3. 421], это в то время (XV), когда иностранные торговцы (итальянцы и ганзейцы) еще ввозили в Лондон товар на собственных кораблях [2. 107].

Д. Тревелиан справедливо подчеркивал, что осуществление навигационного акта и его точное соблюдение было невозможным в период правления Тюдоров. Автор аргументировано считает, что на тот период английский флот еще не обладал такой должной мощностью, чтобы удовлетворить быстро растущие потребности английской торговли [4. 54].

Из «Акта совета» мерсеров («Книга Ньюболда») видно, что торговца-авантюристы компании, которые были заняты экспортной торговлей, перевозили товар на английских кораблях, однако и они использовали наемные иностранные суда [1. 56-58]. Данный факт указывает на то, что на данный период не было достаточно

количества английских кораблей. Этот факт и те обстоятельства, что торговцы старались скрывать подоходные налоги, становились причиной нарушения навигационных актов. Об этом не раз было отмечено в «Актах совета» («Книга Ньюболта») [1.56,59,566].

В сведениях от 15 января 1472 года в «Актах совета» читаем о том, что английские торговцы во время последней навигации приобрели на северном рынке товар, который погрузили на испанские и польские суда, что вызвало недовольство короля [1. 59]. Чтобы избежать неприятностей, связанные с нарушением навигационных актов, городской совет Лондона посоветовал авантюристским компаниям послать за море два или три надежных корабля, серьезных лиц, которые предупредят торговцев не нарушать навигационные акты, что вызовет недовольство короля [1.59]. Компания специально послала от своего имени членов Клоптона и Томаса Форстера, а также письмо, датированное 15 июня 1472 года, в котором было отмечено: «Господа, приветствуем вас и сообщаем, что те члены компании, которые вернулись с моря, погрузили ваш товар на другие корабли (т.е. иностранные –И.Б.). Данное поведение вызовет огромное недовольство короля, когда он узнает об этом. Поэтому советуем вам воздержаться от погрузки товара на другие (т.е. иностранные –И.Б.) суда». Письмо было отправле-

но в г. Брюгге [1. 59], а 27 апреля 1532 года было опубликован указ: «Выделенные на отправку в Антверпен на Синхон-летнюю ярмарку корабли, должны быть погружены английскими торговцами своим товаром. У них нет права грузить свой товар на иностранные корабли» [1. 566].

Из этих источников становится ясным, что, во-первых, вывоз товара на иностранных кораблях являлся нарушением навигационного акта, что было запрещенным и, во-вторых, как выясняется, авантюристская компания нарушала указанный акт, в связи с чем, проводились добавочные мероприятия.

П. Виноградова ссылается на акт 1564 года, который сообщает, что антверпенцы «захватили» торговлю всех городов. Антверпен стал главным портом европейского континента. Сюда из Англии привозили сукно на португальских кораблях, которое представляло собой основной английский экспортный товар [5.461-65].

Этот факт свидетельствует о том, что на 1564 год в Антверпене был большой спрос на английское сукно. Наблюдаются факты нарушения «Навигационного акта», однако, несмотря на то, что английские купцы иногда перевозили товар на иностранных кораблях, основная часть товара уходила за море на английских кораблях, что указывает на развитие морского флота.

Из «Книги Ньюболда» выясняется один очень важный факт. В частности, английские купцы вывозили свой товар на базар в сопровождении военной охраны. Например, в 1496 году было решено отправить корабли на осеннюю Ватас-ярмарку, а для их безопасности должны были снарядить большой ганзейский корабль (возможно наемный - И.Б.) и две барки для охраны торговых кораблей. На большом корабле должны были находиться сорок моряков, уполномоченный капитан и шестьдесят англичан, которые должны были обеспечить оружием сама компания за свой счет [1. 633-34].

Как становится ясным, компания торговцев-авантюристов стояла перед одной серьезной проблемой: она должна была выделять средства на снабжение оружием кораблей, а также

за наем иностранных кораблей. В связи с этим наше внимание привлекает «Акт совета» мерсеров 26 февраля 1520 года, из которого выясняется, что в мирное время король предоставлял английским торговцам военные корабли, с условием, что в случае войны корабль должен был быть в боевой готовности, а также экипирован и оснащен оружием, что было на руку королю [1.523]. Однако, как выясняется, данные условия не были желательными для торговцев и они очень умело обходили их стороной: ссылаясь на то, что корабль очень большой и не сможет войти в дельту Зеландии, что касается короля, ему ответили: «Мы благодарим короля за проявленное нам внимание и опеку, однако компания считает, что т.к. сейчас большая часть торговцев не торгуют нигде, кроме Зеландии, оснащение такого большого корабля для них будет тяжелым грузом. Вместе с тем, корабль мог бы и не дойти до той земли, как случилось это с «Питером Помергардом» - («Piter Pomergarhard»), нанятый по приказу короля и потерпевшем крушение у берегов Зеландии, что повлекло за собой как физические, так и финансовые потери для купцов» [1. 523].

Следует обратить внимание на ответ мерсеров королю. В нем, как видно, король давал торговцам военный корабль с целью найти выгоду для себя. В тоже время, этот корабль должен был быть в полной военной готовности. Торговцев такие условия не устраивали и они сослались на то, что такой большой корабль не сможет войти в порт Зеландии. Это было первым проявлением неподчинения королю. Вместе с тем, из источника видно, что авантюристы были находчивыми людьми, из всего пытались найти выгоду. Из «Книги Ньюболда» выясняется, что раньше торговцы взяли в найм от короля большой военный корабль «Питер Помергард», с целью безопасности продвижения по морю, который затонул у берегов Зеландии. Этот факт свидетельствует и о том, что найм больших кораблей дорого обходился торговцам и был связан с большим риском.

Необходимо остановить внимание на том моменте, который касается обязанности, которые необходимо было

выполнять торговцам после найма кораблей, в частности: компания брала обязанность обеспечивать моряков питанием и деньгами. Все эти процедуры отмечены в «Актах совета». 8 марта 1520 года на общем собрании мерсерской компании было решено, что компания должна взять ответственность за пять кораблей, с вместимостью сто тонн (плюс-минус 60 тонн), за обеспечение едой и выплаты денежной суммы всем морякам, членам экипажей. Под документом поставили свои подписи 93 члена компании [1. 527]. Интересен следующий факт, связанный с документом 1521 года: «Корабль англичан «Роберт Динс» был задержан за контрабандный (т.е. незаконный - И.Б.) рейс из Зеландии. 9 февраля того же года на собрании авантюристов ее управляющий сообщил, что с ним беседовали кардинал Уилс и советник короля, по поводу необходимости возвращения в Англию данного флота из Зеландии. Кардинал и советник короля обратились к адмиралу, который для данного дела выделил две барки (маленькое подсобное судно) за счет компании торговцев-авантюристов, тем самым уменьшил затраты короля [1.537].

Кроме того, на данном собрании, специально выделенным лицам, присвоилось право вести переговоры с адмиралом, с целью получения согласия за счет казны компании (10 фунтов стерлингов) привезти из Зеландии королевские корабли в Англию [1. 537]. Выясняется, что за два выделенных маленьких суда из Зеландии для сопровождения кораблей торговцев-авантюристов компания должна была выплатить 100 фунтов стерлингов, т.е. затраты королевских кораблей покрывала компания авантюристов.

Таким образом, король сдавал в найм военные корабли торговцам-авантюристам, чтобы те без проблем вывозили товар в Зеландию и спокойно возвращались в Англию. Из документа, датированного 26 ноября 1522 года узнаем, что старейшинам компании передали сообщение от лорда-кардинала Уэлса о сопровождении торговцев до Зеландии. Король был согласен на зимний сезон за 40 фунтов стерлингов предоставить компании свои два военных суда, которые будут сопровождать торговцев до ярмарки, а

также на обратном пути в Англию [1. 548].

Необходимо отметить, что к нему военных кораблей прибегали в том случае, если владели информацией о подготовке нападений на корабли компании. Требуется внимания документ 1527 года, который сообщает, что военные корабли шотландцев напали на английские торговые суда и привозили их в Зеландию. Шотландцы, пользуясь поддержкой местных властей, тут же продавали трофеи [1. 634]. Таким образом, в связи с безопасностью торговли, торговцы были вынуждены брать в найм военные корабли.

На основе данных документов, можно сделать заключение – доходы торговцев-авантюристов были так высоки, что они могли брать в найм военные корабли, что было связано с большой затратой сумм.

Анализ документов («Книга Ньюболда») показывает, что англичане вывозили товар за море на местных кораблях, что указывает на успешное развитие английского морского флота. Однако, наем иностранных (испанские, португальские, ганзейские) военных кораблей свидетельствует о том, что, во-первых, торговым кораблям необходима была охрана и защита и, во-вторых, как видно, количество английских кораблей не хватало для удовлетворения потребности возрастающей торговли сукном.

Все это дает основание сделать вывод – развитию английского морского флота, в свое время, способствовало издание в XIV веке навигационных актов, которые прямо указывают на важность развития национального морского флота. В последующем периоде намечаются тенденции его ускоренного развития, о чем свидетельствуют следующие сведения: в 1511-1515 гг. в период правления Генриха VIII в английском флоте насчитывалось 18 кораблей, а в 1547 г. – 50 судов [6. 38]. В период завершения правления Элизабеты I (1603 г.) в английском флоте насчитывалось до 200 военных и транспортных судов [7. 54].

Таковы основные тенденции развития английского военно-торгового флота в XIV-XVI веках. Основываясь на первоисточники можно сделать заключение – развитие внешней торговли

Англии способствовало развитию военно-торгового флота и судостроительства. На основе навигационных актов (1369 г., 1381 г., 1382 г., 1390 г., 1489 г., 1520 г.) наем военных кораблей торговцами-авантюристами с одной стороны, обеспечивал безопасность передвижения торговых судов и защиту их от пиратских нападений и, с другой стороны, эта процедура способствовала развитию морского флота Англии.

## References:

1. "The Acts of Court the Mercer,s Company (1453-1528)" – W.th.an introduction by L. Lyell assisted by F.D. Watney. - Cambridge., 1936.
2. Lipson E.A., A Short History of wool and manufacture. - London., 1955. [crossref http://dx.doi.org/10.4159/harvard.9780674337121](http://dx.doi.org/10.4159/harvard.9780674337121)
3. Keningem U., Rost anglijskoj promyshlennosti i torgovli v rannij period i srednie veka [Growth of the English industry and trade during the early period and the Middle Ages]. - Moskva., 1909
4. Treveljan Dzh. M., Social'naja istorija Anglii [Social history of England]. - Moskva., 1959
5. Kniga dlja chtenija po istorii srednih vekov pod red. P.G. Vinogradova [Book for reading on the history of Middle Ages, edited by P.G. Vinogradov]. Issue 4. - Moskva., 1910
6. Menteshashvili I.Sh. Soprikosnovenie civilizacii Zapada i Vostoka v period dejatel'nosti v Indii Anglijskoj Ost-Indijskoj kompanii [Contact of civilizations of the West and the East during the period of

activity of the English East India Company in India]. - Tbilisi., 1987.

7. Oltarzhetskij V.P. Anglijskaja Ost-Indijskaja kompanija v XVI-XVII [English East India Company in XVI-XVII centuries]. - Irkutsk., 1988

## Литература:

1. "The Acts of Court the Mercer,s Company (1453-1528)" – W.th.an introduction by L. Lyell assisted by F.D. Watney. - Cambridge., 1936.
2. Lipson E.A., A Short History of wool and manufacture. - London., 1955. [crossref http://dx.doi.org/10.4159/harvard.9780674337121](http://dx.doi.org/10.4159/harvard.9780674337121)
3. Кенингем У., Рост английской промышленности и торговли в ранний период и средние века. - Москва., 1909
4. Тревелян Дж. М., Социальная история Англии. - Москва., 1959
5. Книга для чтения по истории средних веков под ред. П.Г. Виноградова. вып. 4. - Москва., 1910
6. Ментешашвили И.Ш. Соприкосновение цивилизации Запада и Востока в период деятельности в Индии Английской Ост-Индийской компании. - Тбилиси., 1987.
7. Олтаржевский В.П. Английская Ост-Индийская компания в XVI-XVII. - Иркутск., 1988

## Information about author:

1. Izolda Beltadze - Doctor of History, Full Professor, Batumi Shota Rustaveli State University, Georgia; address: Georgia, Batumi city; e-mail: [i\\_beltadze@mail.ru](mailto:i_beltadze@mail.ru)

