

Научная статья
УДК 94(420).05
doi: 10.17223/19988613/97/17

Подготовка экспедиции Эдварда Фентона в свете английских торгово-колониальных проектов в Ост-Индии в начале 1580-х гг.

Дмитрий Владимирович Михеев

*Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена,
Санкт-Петербург, Россия, Tankred85@mail.ru*

Аннотация. Рассматривается сюжет морской экспансии Англии в XVI в. Экспедиция Эдварда Фентона стала первой попыткой англичан организовать постоянную факторию на Востоке. В историографии традиционно главным виновником провала экспедиции рассматривают капитана Фентона. Однако автор с опорой на документы доказывает, что затянутая подготовка экспедиции, влияние «португальского вопроса» и регулярные изменения в ее составе и целях привели к размыванию плана предприятия и в итоге привели к провалу всей экспедиции.

Ключевые слова: Эдвард Фентон, Мартин Фробшер, Фрэнсис Дрейк, Магелланов пролив, Молуккские острова

Для цитирования: Михеев Д.В. Подготовка экспедиции Эдварда Фентона в свете английских торгово-колониальных проектов в Ост-Индии в начале 1580-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2025. № 97. С. 136–145. doi: 10.17223/19988613/97/17

Original article

Preparation for the expedition of Edward Fenton in the light of the English trade and colonial projects in the East Indies in the early 1580s

Dmitry V. Mikheev

The Herzen State Pedagogical University of Russia, Saint-Petersburg, Russian Federation, Tankred85@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the problem of preparation of one of the first English expedition to the East Indies, which took place in the early 1580s. Based on the official documents of the organizers, reports of Spanish agents and testimonies of participants of the expedition, author analyzed factors which influenced its failure. Fenton's expedition was prepared after the successful return of Francis Drake from his circumnavigation. His success and the favoring attitude of the Queen Elizabeth contributed to the growth of interest in Indian projects. The agreement concluded by Drake in the Moluccas and his friendly contacts in Java made it possible to hope for the success of the new expedition. The second factor that increased interest in the enterprise was the conflict over the Portuguese crown and the promise of one of the contenders to the throne, Don Antonio, to provide for all English merchants the right to trade in Portuguese India for the Elizabethan support.

Preparation of the expedition in the constantly changing international conditions led to its delay and constant change of the plan and composition of the expedition participants. Attempt to combine the interests of supporters of aggressive actions against Spain and supporters of peaceful enterprise led to a struggle between the participants of the expedition, who represented the interests of investors. An attempt to turn the predatory raid into a military operation in order to support Don Antonio, and then refusal of the military component and preparation for a peaceful commercial enterprise led to the global changing of the commander and crew composition of the expedition. Drake was rejected for fear of losing such experienced captain and hero of the country. Frobisher was not approved by the Muscovy Company. Captain Fenton became a compromise figure, in part, because he was not a strong and experienced leader. The lack of resolution, necessary experience and qualification of the commander deprived enterprise of the chances for success. The hope on collegial management against the background of a conflict of the interest turned out to be fatal for the enterprise. Vague wording in the instructions allowed Fenton to change the plan of the enterprise, sending ships to the Strait of Magellan, which aggravated his conflict with the crew.

Among other factors that negatively affected for the course of the expedition at the stage of its preparation was the opposition of the Spanish authorities. Spanish agents in England oversaw the preparations for the expedition. Drake's circumnavigation and rumors about the preparation of a new enterprise forced the Spaniards to send warships to the coast of Brazil and fortify the Strait of Magellan.

The first officially supported English sea trade expedition to the East Indies ended in vain. It is considered as one of the most unsuccessful maritime endeavors of the Elizabethan era.

Keywords: Edward Fenton, Martin Frobisher, Francis Drake, Strait of Magellan, Moluccas

For citation: Mikheev, D.V. (2025) Preparation for the expedition of Edward Fenton in the light of the English trade and colonial projects in the East Indies in the early 1580s. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 97. pp. 136–145. doi: 10.17223/19988613/97/17

Эпоха правления Елизаветы Тюдор в Англии была отмечена возросшим интересом к освоению новых торговых маршрутов и борьбой за морское господство с ведущими державами того времени – Испанией и Португалией. Действуя решительно и дерзко, английские первооткрыватели и корсары закладывали основы будущего могущества Британской колониальной империи. Однако ничто не иллюстрирует провал английской политики начала 1580-х гг. ярче, чем экспедиция капитана Эдварда Фентона [1. Р. 203], ставшая одной из самых неудачных за всю елизаветинскую эпоху [2. Р. 333]. Вероятно, именно по этой причине долгие годы предприятию не уделялось должного внимания на фоне прочих крупных английских экспедиций того времени, несмотря на многочисленные источники, повествующие о ее подготовке и ходе путешествия. Являясь прямым следствием успеха первого английского кругосветного путешествия, экспедиция Фентона стала своеобразной отправной точкой для целой серии английских предприятий, подготовленных после возвращения Дрейка. В то же время предприятие Фентона стоит особняком в ряду всех прочих. Это была самая масштабная экспедиция мирного периода, все последующие осуществлялись в условиях начала англо-испанской войны. Подготовленная на фоне турбулентности в англо-испанских отношениях, наступившей после грабительского рейда Дрейка по тихоокеанским владениям Испании и вступления Филиппа II во владение Португалией и ее колониями, экспедиция изначально предполагала вторжение именно в португальскую сферу интересов. Это была первая масштабная попытка англичан побороться с португальской монополией на торговлю пряностями [3. Р. 186].

Несмотря на указанные выше особенности, экспедиция Фентона в связи с ее провалом оказалась незаслуженно забытой в британской историографии. Наиболее серьезной работой, посвященной предприятию, можно считать сборник документов, вышедший при поддержке Хаклюйтовского общества и содержащий вводную статью Евы Тэйлор с краткой характеристикой основных источников о подготовке и ходе экспедиции [4]. Учитывая масштабный характер предприятия, отдельные его аспекты привлекали внимание исследователей. Так, опираясь на материалы дневников экспедиции, Амилькар де Авила де Мело подготовил публикацию, посвященную пребыванию в Бразилии известного английского хирурга Джона Банистера, сопровождавшего Фентона в плавании [5]. Предприятие традиционно упоминают как пример неудачного командования и провальной экспедиции на заре эпохи английской торгово-колониальной экспансии в обобщающих трудах, посвященных истории елизаветинской эпохи, английского флота, географических открытий и становления британской колониальной системы [3. Р. 186–188; 6. Р. 161–165; 7. Р. 373–379; 8. Р. 36–40; 9. Р. 214–216]. Португальский след в экспедиции упоминают Джулиан Корбетт и Джеймс Макдермотт [2. Р. 324–337; 10.

Р. 132–136]. Краткие упоминания о провальном предприятии Фентона регулярно встречаются в многочисленных работах, посвященных кругосветной экспедиции Дрейка [11. Р. 196–206; 12. Р. 233–235; 13. Р. 164–166]. Однако, как показывают документы, не только успех первой английской кругосветной экспедиции способствовал подготовке нового предприятия. В то же время перипетии подготовки экспедиции, в значительной степени приведшие к ее провалу, предметом специального исследования ранее не становились.

Триумфальное завершение кругосветного грабительского рейда Фрэнсиса Дрейка, повторившего путь экспедиции Магеллана–Элькано, не могло не возбудить интереса великих морских держав своего времени. Еще до возвращения елизаветинского корсара в Англию в Лондоне и Мадриде распространились слухи о сокровищах, захваченных в ходе экспедиции. Испанский посол Бернардино де Мендоса писал королю в сентябре 1579 г., что Дрейк уже захватил товаров стоимостью не менее чем на 600 тыс. дукатов, и «авантюристы, предоставившие деньги и корабли для путешествия, вне себя от радости» [14. Р. 694–695]. Успех экспедиции способствовал появлению новых проектов, стремившихся в общих чертах повторить ее маршрут. Сам Мендоса отмечал в своих донесениях на родину, что «люди здесь не говорят ни о чем другом, но только о том, чтобы отправляться для грабежа подобным же путем» [14. Р. 694].

Действия англичан вызвали бурю негодования в Испании, однако от решительных действий в ответ на рейд Дрейка Филипп II воздерживался, за исключением разрешения, выданного испанскому дворянину Хуану Мартинесу де Рекальдо направить 800 испанских и итальянских добровольцев в Ирландию для помощи местным католикам. Высадка добровольцев в Ирландии закончилась катастрофой, большинство ее участников погибли [15. Р. 167]. Англо-испанские отношения вступали в новый виток напряженности, но испанский король был слишком занят португальскими делами. В ходе династического кризиса, разразившегося в Португалии после смерти бездетного короля-кардинала Энрике в январе 1580 г., испанскому королю пришлось вступить в открытое военное противостояние со сторонниками второго претендента на престол – дона Антониу, приора Крату. Только в августе 1580 г. войска под командованием герцога Альбы смогли окончательно разгромить сторонников португальского претендента в битве при Алькантаре. Уже в начале сентября 1580 г. Мендоса писал Филиппу II о том, что агенты дона Антониу просили помощи у англичан, но понимая, что дело в Португалии проиграно, предлагали направлять корабли в Индию и к Азорским островам [16. Р. 52].

Прибытие Дрейка в порт Плимута 26 сентября 1580 г. произошло в новых политических условиях. Испанский король был вынужден уделять основное внимание португальским делам, просчитывая каждый внешнеполитический шаг. Дон Антониу, бежав во Францию,

обратился за помощью к Генриху III и королеве Елизавете. Вероятно, именно по этой причине Филипп II не последовал совету своего посланника в Англии. Мендоса предлагал, если англичане «не возместят ущерб и не накажут пиратов, ваше Величество может выдать каперские патенты для владельцев товаров, чтобы возместить их потери, захватывая английскую собственность, где они смогут ее найти. Это то, чего они боятся больше всего...» [16. Р. 7–8]. Испанский монарх хорошо понимал, что английская королева со своей стороны может разрешить своим подданным получать каперские патенты от португальского претендента и, не объявляя войны на законных основаниях, вступить в конфликт на стороне дона Антониу. Дело возвращения награбленного Дрейком и его людьми в ходе кругосветной экспедиции возлагалось на Мендосу и частных лиц, готовых бороться за свои права при дворе английской королевы. Елизавета в сложившейся ситуации благоволила Дрейку, получив значительную долю захваченных сокровищ. Члены Тайного Совета и сама королева придерживались своей прежней позиции, что Дрейк направился в путешествие ради открытий, и если он совершил грабежи, это их не интересует [16. Р. 60–61]. Помимо этого, стало известно, что Елизавета была намерена лично возвести Дрейка в рыцарское достоинство, посетив его корабль. После этого испанским торговцам можно было забыть о возвращении награбленного.

На фоне благосклонного отношения королевы к Дрейку и его предприятию, в Англии началась подготовка новых экспедиций. Как уже было отмечено, международная ситуация этому способствовала. Неразбериха, царившая в португальских владениях на фоне династического кризиса, открывала за пределами Европы возможности если не получить территориальные приобретения, то хотя бы побороться с португальской монополией на торговлю с Бразилией, черной Африкой и богатейшими государствами Ост-Индии. Тем более что экспедиция Дрейка, посетившего Молуккские острова и Яву, доказала возможность безнаказанно нарушать эту монополию. Еще одним фактором, спровоцировавшим разработку проектов новых экспедиций в Ост-Индию, стала активизация в Англии агентов дона Антониу, который искал союзников для возвращения португальской короны и укрепления своих позиций на острове Терсейра и в колониях, где, по его уверению, у него было много сторонников.

16 октября 1580 г. Мендоса отмечал в своем донесении испанскому королю, что Дрейк обещал, если ему снова предоставят возможность, совершить кругосветное путешествие за один год. «Он планирует повторить [кругосветное плавание] с шестью кораблями и предлагает всем участникам за каждый вложенный фунт вернуть семь в течение года. Это так сильно повлияло на англичан, что каждый хочет принять участие в экспедиции» [16. Р. 55]. Кроме того, испанский посол упоминает, что Хуан Родригес де Соуза, агент дона Антониу в Англии, обещал всем желающим хорошую прибыль, если они отправятся с ним в Бразилию или португальскую Индию. В связи с этим Мендоса рекомендовал королю: «В интересах вашего Величе-

ства было бы уместно отдать приказ о том, чтобы ни один иностранный корабль не шадил ни в испанской, ни в португальской Индии, чтобы все они были отправлены на дно, и ни одной души на борту не оставили в живых» [16. Р. 55–56]. Необходимо отметить, что проекты, о которых говорил испанский посол, не противоречили друг другу. В ходе кругосветной экспедиции Дрейк успел посетить и Бразилию, и богатые пряностями островные государства Ост-Индии. Англичане были благосклонно приняты на Яве и Молуккских островах, им, вероятно, даже удалось заключить соглашение с султаном острова Тернате о помощи в борьбе с португальцами и создании торговой фактории. Дрейк обещал султану Бабу, что в скором времени вернется с большим количеством кораблей и товаров [17. Р. 249, 264; 18. Р. 191; 19. С. 168]. Отдельные исследователи даже полагали, что экспедиция Дрейка специально готовилась с целью посещения Молуккских островов [20. Р. 724, 727; 21. Р. 47; 22. Р. 147; 23. Р. 26–27]. Впрочем, сохранившиеся документы этого не подтверждают. В любом случае можно согласиться с утверждением Дж. Макдермотта о том, что торговля с богатыми странами Востока была важным мотивом для английской экспансии, и ситуация, сложившаяся в начале 1580-х гг., способствовала появлению новых проектов [24. Р. 272].

К ноябрю 1580 г. агентам испанского посла удалось выяснить, что королева обсуждала с графом Лейстером, одним из лидеров партии войны в Тайном Совете, возможность направить корабли и добровольцев на помощь дону Антониу [16. Р. 63–64]. В декабре того же года в донесении королю Мендоса раскрывает детали замыслов, циркулировавших в Англии в связи с португальским претендентом и его сторонниками в различных уголках португальских владений: «Считается, что он мог бы там [на Азорских островах] продержаться, и для англичан было бы очень важно, чтобы жители островов были их друзьями, учитывая их планы отправить несколько кораблей в Восточную и Западную Индию и на Молуккские острова маршрутом, по которому Дрейк возвращался домой. Корабли готовятся к этому плаванью с большой поспешностью, чтобы они могли выйти в феврале. Все дело находится в руках Лейстера, который проявляет большую энергию в этом вопросе» [16. Р. 70–71]. Таким образом, идеи повторения экспедиции Дрейка и помощи португальскому претенденту в конце 1580 г. объединяются в один масштабный проект, несомненно, предполагающий дальнейшее обострение англо-испанских отношений и вмешательство Елизаветы в борьбу за португальскую корону на стороне дона Антониу. Расплатой за помощь должно было стать разрешение на ведение торговли для англичан в сфере португальских интересов в Новом Свете, Африке и Ост-Индии.

Мендоса продолжал следить за подготовкой индийского проекта. В начале 1581 г. он писал королю, что ему известно о нескольких экспедициях. Первая, по его словам, могла отправиться под командованием Генри Ноллиса к побережью Бразилии и Магелланову проливу по маршруту, которым уже прошел Дрейк к Молуккским островам [16. Р. 75]. Кроме того, как

Мендоса уже писал ранее, «корабли готовятся к отправке в февраль этого года для грабежей в Ост-Индии и по пути туда. С этой целью Лейстер договорился с королевой, что Дрейк поведет десять кораблей к Молуккским островам тем же маршрутом, которым он вернулся» (т.е. Через мыс Доброй Надежды) [16. Р. 75].

По мнению испанского посла, англичане рассчитывали использовать полученные в прежней экспедиции знания об особенностях географии, течениях и направлении ветра на маршруте к Ост-Индии. Организаторы экспедиции, по словам Мендосы, обещали акционерам, которые вложат пятьсот фунтов в это предприятие, вернуть шестнадцать сотен в течение года. «Эта приманка наверняка привлечет жадных людей на помощь предприятию, которое, по их мнению, окажется таким же доходным, как последнее путешествие Дрейка» [16. Р. 75]. Главным пайщиком готовящихся предприятий являлся граф Лейстер, который активно стремился привлечь своих друзей и знакомых к спонсированию экспедиций. К весне удалось собрать более 10 тыс. фунтов.

Среди возможных руководителей запланированной экспедиции значился целый ряд лиц, в той или иной степени проявивших себя в прежние годы. Первым в списке, датированном апрелем 1581 г., значился Фрэнсис Дрейк [4. Р. 6–7]. Это неудивительно, учитывая имевшийся у него опыт кругосветной экспедиции. Было бы логично назначить именно Дрейка для повторения подобного предприятия. Однако после возведения Дрейка в рыцарское достоинство 4 апреля 1581 г. Елизавета запретила ему покидать Англию. Потеря национального героя, хранившего множество тайн о подготовке и ходе первой английской кругосветной экспедиции, а также о проектах новых предприятий могла не только подорвать престиж королевства, но и, вполне вероятно, спровоцировала бы открытый конфликт с Испанией.

В этой ситуации особый интерес представляют фамилии капитанов, следовавших за Дрейком в указанном списке. Капитан Ричард Бингэм, указанный вторым, успел проявить себя в предыдущие годы не только как умелый военный и морской офицер, но и как дипломат. Он принимал участие в войне против турок в Средиземном море, сражаясь на стороне испанцев, а затем проявил себя в Нидерландах, где пытался выступить в качестве посредника на переговорах дона Хуана Австрийского с мятежниками. Теперь Бингэм находился на службе в Ирландии под началом адмирала Уильяма Уинтера. Далее следуют имена капитанов, служивших под началом Мартина Фробишера в его экспедициях по поиску северо-западного прохода: Эдвард Фентон, Джильберт Йорк, Люк Вард, Брюэр, Грегори [4. Р. 6–7]. Удивительно, что в списке отсутствует фамилия самого Фробишера. В то же самое время Мендоса в своем донесении от 16 апреля 1581 г. отмечал, что для обсуждения индийского проекта собирались Фрэнсис Уолсингем, граф Лейстер, Фрэнсис Дрейк, Джон Хокинс, Уильям Уинтер, Мартин Фробишер и Ричард Бингэм [16. Р. 101]. Вероятно, именно эти люди и выработывали указанный выше список капитанов – возможных руководителей экспедиции.

К лету отдельные проекты плаваний к Молуккским островам, готовившиеся как урезанный вариант кругосветной экспедиции Дрейка, приобретают характер военной операции. В немалой степени это можно связать с появлением в Англии летом 1581 г. дона Антониу [25. Р. 21]: португальский претендент искал помощи в организации экспедиции к Азорским островам. Согласно новому черновику проекта предприятия, появившемуся в июне 1581 г., уже подготовленные корабли вместе с королевскими галеонами должны были направиться к острову Терсейра, имея на борту более 800 человек. Здесь им предстояло укрепиться и ожидать корабли испанского серебряного флота [4. Р. 7–8]. Молуккские острова превращались во второстепенную задачу – «второе предприятие». В соответствии с этой второй частью плана предстояло после укрепления на Терсейре отправить часть кораблей к г. Каликут. И если предприятие оказалось бы удачным, подобные рейсы можно было повторить, направляя корабли далее к Молуккским островам и Китаю, чтобы торговать там английскими товарами, обменивая их на пряности и прочие товары, доступные на Востоке [4. Р. 8]. Проект, как следует из документа, предполагал долгосрочное сотрудничество королевы Елизаветы и португальского претендента на престол. Фактически англичане должны были получить укрепленную базу на острове Терсейра для своих операций, действуя на основе патентов, выданных португальским претендентом. Руководителем экспедиции должен был стать Дрейк. Вся операция планировалась под португальским флагом, а дон Антониу обещал оплатить 1/4 расходов, остальное оплачивали частные инвесторы [2. Р. 326–327; 12. Р. 233; 26. Р. 52–53].

Азорская экспедиция имела несколько слабых мест. К их числу можно отнести необходимость координировать действия с французами и представителями мятежных провинций в Нидерландах, которых хотели привлечь к предприятию. На организацию экспедиции значительную часть средств должен был выделить дон Антониу, захвативший из Португалии во время своего бегства часть королевских сокровищ [13. Р. 162–163]. Однако португальский претендент в деле снабжения предприятия проявлял явную скупость. В результате, не достигнув желаемого соглашения с союзниками, англичане были вынуждены откладывать выход своих кораблей в течение всего лета 1581 г., что увеличивало расходы организаторов экспедиции [1. Р. 202; 24. Р. 274]. Наконец, не дремали и агенты короля Филиппа II. Бернардино де Мендоса писал, что, несмотря на всю секретность, окружающую визит дона Антониу в Англию, ему известно о встречах, проходивших между португальским претендентом, графом Лейстером, Уолсингемом, Дрейком, Уинтером и Хокинсом. Одним из главных вопросов, обсуждавшихся на встрече, как полагал испанский посол, была экспедиция к Терсейре [16. Р. 144].

Осознавая угрозу, которая исходила от проекта с участием дона Антониу, Филипп II 14 августа 1581 г. писал Мендосе в Лондон: «Если вы не сможете убедить ее принять мою просьбу [о выдворении дона Антониу из Англии], вы можете передать королеве...

если дон Антониу, покинув ее страну, направится к любому из моих владений или нанесет ущерб любому моему подданному, я буду расценивать это как объявление войны...» [16. Р. 160]. Елизавета всегда опасалась открытого военного конфликта и не решилась пойти на поводу у партии войны в Тайном Совете. Тем более что у испанского короля были союзники в Англии – торговцы, имевшие деловые интересы во владениях Филиппа II. Начало открытой войны с испанцами при наличии столь ненадежных союзников, как Генрих III и дон Антониу с его немногочисленными сторонниками в Португалии, грозило тяжелыми последствиями для страны. На подобную авантюру Елизавета к тому моменту пойти была не готова.

К началу сентября 1581 г. распространились слухи об отмене экспедиции. Испанский посол сообщал Филиппу II, что дон Антониу разочарован и желает вернуть обещанные на организацию экспедиции деньги. В одной из конфиденциальных бесед португальский претендент заметил, что «его приезд в Англию был наказанием за его грехи, поскольку люди здесь столь ненадежны, только Лейстер и, возможно, Уолсингем были его друзьями» [16. Р. 166]. Несмотря на то, что 5 сентября Лейстер сообщил от имени королевы о разрешении направить к Терсейре 7 кораблей с патентами от имени дон Антониу и под командованием португальских капитанов, реализация проекта оказалась под вопросом [16. 166–167]. Прочие репрессальные грамоты и каперские патенты, выданные от имени португальского претендента, без особого разрешения и гарантийных писем (*англ.* Security for good behaviour) использовать запрещалось. Кроме того, в гарантийных письмах содержалось обещание со стороны держателя патента действовать в рамках закона и не нападать на суда дружественных Англии стран, в том числе испанские [16. Р. 171–172].

Мендоса в донесении от 7 сентября упоминал и вторую экспедицию в составе трех кораблей, которую предстояло направить в Ост-Индию. Возглавить ее, по информации испанского посла, должен был Мартин Фробишер. Ему предписывалось идти к португальским владениям на Востоке, где число сторонников португальского претендента велико, а если пребывать там долго по лицензии дон Антониу не получится, следовать к Молуккским островам. Корабли должны были выйти в море к Рождеству [16. Р. 167].

Таким образом, азорский проект распался на два отдельных предприятия. От экспедиции к Азорским островам в итоге пришлось отказаться. Дон Антониу покинул Англию, большую часть припасов, уже собранных для экспедиции, пришлось продать, а экипажи кораблей распустить. Однако не все частные инвесторы были довольны подобным исходом. После провала проекта с Терсейрой Уолсингем и Лейстер вновь сосредоточились на идее отправить корабли к Молуккским островам [1. Р. 203].

Отказ от прежнего плана экспедиции потребовал переоснащения кораблей, изменения состава команды, закупки дополнительных товаров для торговли в Ост-Индии и, что особенно важно, новых вкладчиков, готовых выделить деньги на рискованное предприятие.

Осенью 1581 г. граф Лейстер, являвшийся основным вкладчиком и организатором экспедиции, уже вел сбор средств для модернизированного проекта. Корабли должны были отправиться в Ост-Индию под командованием Фробишера с торговой миссией. Однако без денег дон Антониу средств на предприятие явно не хватало. Судя по существующему списку пайщиков, самую большую сумму в подготовку экспедиции – 2 200 фунтов, внес сам граф Лейстер; вторым крупнейшим пайщиком предприятия выступил торговец и судовладелец Генри Угтрэд, его вклад составил 800 фунтов, третьим по значимости пайщиком значился сэр Фрэнсис Дрейк, его вклад обращает на себя внимание необычно точно прописанной суммой 666 фунтов, 13 шиллингов, 4 пенса. Прочие пайщики внесли от 100 до 300 фунтов. В их числе значились непосредственные участники – Мартин Фробишер, капитаны Вард и Фентон, Кристофер Карлейль, которому прочили должность командующего сухопутными войсками в экспедиции. Свои средства внесли ближайшие советники королевы и члены Тайного Совета: графы Линкольн, Уорик, Пемброук, Шрусбери, сэр Фрэнсис Уолсингем и лорд Берли. Всего было собрано более 7 000 фунтов [4. Р. 10]. Примечательно, что значительная часть акционеров, вложивших свои средства в подготовку предприятия, ранее финансировали экспедиции Фробишера в 1576, 1577 и 1578 гг. [27. Р. 151–152; 28. С. 182].

Участие в качестве инвесторов графа Лейстера и Фрэнсиса Уолсингема с самого начала было вполне объяснимо, так как они были сторонниками самого жесткого курса в отношении Испании. Однако отказ от агрессивного характера предприятия, не предусматривавший открытого столкновения с Испанией, привлек к участию в организации экспедиции не только такого умеренного политика, как лорд Берли, но и представителей Московской компании, некоторые из которых имели торговые интересы непосредственно в Испании. Два представителя Московской компании особенно внимательно следили за экспедицией – Уильям Тауэрсон (один из пионеров гвинейской торговли) и Джордж Барнс. Примечательно, что они же были важнейшими участниками Испанской торговой компании. Торговцы Томас Кордель, Томас Паульсон, Томас Старки, Роберт Сэдлер, вложившиеся в предприятие, тоже были вовлечены в торговлю с Пиренейским полуостровом [1. Р. 203; 24. Р. 272–273].

К марту 1582 г. был определен предварительный состав участников экспедиции, всего 180 человек, начиная от капитанов кораблей и заканчивая рядовыми матросами [4. Р. 35–36]. Несмотря на то, что Дрейка решили не привлекать к руководству экспедицией, его опыт и рекомендации были бесценны при подготовке нового проекта. Об этом свидетельствуют сохранившиеся письма, направленные английским капитаном графу Лейстеру. В них Дрейк подробно описывает маршруты следования кораблей, страны, с которыми выгодно торговать в Ост-Индии, возможные места стоянок [4. Р. 12]. В октябре 1581 г. в письме Лейстеру Дрейк подчеркивал, что Фробишер – именно тот человек, который способен привести предприятие к успеху. Сам он готов был участвовать в предприятии деньгами

и снарядить к экспедиции корабль в 180 тонн либо барк и два пинасса. Кроме того, он рекомендовал привлечь к проекту своих людей – участников кругосветной экспедиции [4. Р. 24].

Присутствие на кораблях участников первой английской кругосветной экспедиции выглядело логичным шагом. В основном это были молодые люди не старше 30 лет, имевшие к тому же колоссальный опыт, полученный под руководством Дрейка. Из 13 человек двое были штурманами – Томас Худ и Томас Блаколлер [7. Р. 374]. Многие участники новой экспедиции, набранные для плавания в Ост-Индию, рассматривали торговлю как второстепенную задачу, мечтая повторить подвиг королевского корсара. На самом деле получить прибыль в тех объемах, которые изначально были заявлены при подготовке предприятия, без нападения на португальские и испанские владения Филиппа II было почти невозможно. Большая часть средств, которые ранее Дрейк доставил в Англию, была похищена из сундуков испанских торговцев и чиновников в Новом Свете. Молодые авантюристы завидовали лаврам Дрейка и надеялись в результате экспедиции прославиться и обогатиться. Лидерами среди «людей Дрейка» были кузен Фрэнсиса Дрейка Джон Дрейк, представлявший в экспедиции интересы своего родственника, и Уильям Хокинс младший, также принимавший участие в экспедиции Дрейка и представлявший влиятельную семью Хокинсов из Плимута, дядей его был дальний родственник Дрейка Джон Хокинс, к тому моменту занимавший должность казначея королевского флота [29. С. 126, 131–132]. В дальнейшем именно «люди Дрейка» будут подрывать дисциплину на кораблях в ходе плавания, отказываясь от соблюдения официальных инструкций, носивших мирный характер.

Из прочих участников экспедиции, изначально планировавших атаковать владения испанского короля, можно отметить португальского ренегата и бывшего пирата Симона Фердинандо (Фернандеса), «человека государственного секретаря Уолсингема». Этот выходец с Терсейры в составе экспедиции был вторым штурманом наряду с Томасом Худом, одним из «людей Дрейка» [16. Р. 340]. Его познания и опыт ограничивались в основном Северной Атлантикой. Перейдя в протестантизм, он был главным сторонником ограбления испанцев. Когда капеллан экспедиции Мэдокс сделал Фернандесу замечание о том, что королева находится в мире с королем Испании, он ответил, что испанцы – враги для него, а кроме того, у него есть разрешение нападать на испанцев от пяти членов Тайного Совета [4. Р. XXXII, 196–197]. Таким образом, не только часть экипажа, но и многие организаторы экспедиции рассматривали ее именно как грабительский рейд.

В подобной ситуации порядка на кораблях и четкого соблюдения плана путешествия мог бы добиться жесткий, опытный и уважаемый капитан, каким был, например, Фрэнсис Дрейк. В ходе своих экспедиций он всегда стремился поддерживать единоначалие и строжайшую дисциплину. Вероятно, именно по этой причине, зная о возможных сложностях с управлением экипажем, Дрейк рекомендовал Фробишера как чело-

века, обладавшего огромным опытом, способного командира, пользовавшегося непререкаемым авторитетом среди подчиненных. Однако именно фигура руководителя экспедиции вызвала недовольство среди сторонников мирного хода предприятия. Доподлинно неизвестно, по чьей инициативе Фробишера отстранили от руководства, но, вероятно, это были пайщики из числа сторонников мира при дворе королевы Елизаветы и представители Московской компании, подключившиеся к организации экспедиции после отказа королевы от совместных действий с доном Антониу [2. Р. 334; 3. Р. 187; 9. Р. 215; 24. Р. 278–280]. В прежние годы Фробишер успел прославиться не только как исследователь северо-западного прохода, но и как капер, в начале 1560-х гг. грабивший как французских, так и испанских католиков [24. Р. 56–57; 30]. Можно предположить, что именно дурная слава и опасения, что Фробишер, как и Дрейк, использует экспедицию для атаки на испанские владения, заставили накануне отплытия в феврале 1582 г. поменять руководителя предприятия [24. Р. 278]. Выбор в итоге пал на одного из заместителей Фробишера – Эдварда Фентона, приходившегося дальним родственником Хокинсам [2. Р. 334].

Генри Угтрэд в своем письме графу Лейстеру, датированном 17 марта, назвал выбор нового руководителя предприятия ошибкой. Он подчеркивал, что предпочел бы увидеть молодого Хокинса руководителем предприятия. Несмотря на его юный возраст, он уже успел проявить себя в ходе кругосветной экспедиции [4. Р. 33]. Но Хокинса поставили под начало Фентона в качестве его лейтенанта. Не менее достойной заменой для Фробишера мог бы стать Кристофер Карлейль, пасынок Фрэнсиса Уолсингема. Угтрэд даже полагал, что Хокинса и Карлейля можно было бы поставить во главе экспедиции вдвоем [4. Р. 34]. Однако выбор был сделан в пользу Эдварда Фентона, которого один из главных пайщиков предприятия характеризовал следующим образом, предвещая провал экспедиции: «Но что я вижу, вы ставите его [Уильяма Хокинса младшего] под начало человека несведущего, который в море доведет все до смуты, его опыт слишком мал, а самонадеянность завышена, у него темперамент холерика...» [4. Р. 33–34].

Как отмечают исследователи, Фентон был в большей степени военным, чем капитаном [7. Р. 374–375]. Человек со сложным характером, упрямый, вспыльчивый и тщеславный, в прежние годы он проявил себя как один из заместителей Фробишера в его экспедициях, но никогда прежде самостоятельно не руководил крупным предприятием [2. Р. 334–335].

Испанские агенты, впрочем, долгое время не знали, что в руководстве экспедицией произошли столь критические перемены. В апреле 1582 г. Бернардино де Мендоса сообщал Филиппу II, что экспедиция к Молуккским островам во главе с Фробишером уже готова к отплытию. В письме от 20 апреля посол перечисляет корабли и снаряжение, подготовленные англичанами: «Корабль, покинувший Темзу, называется “Эдуард Бонавентура”, 300 тонн водоизмещения, вооруженный 36 большими железными орудиями, с 100 человек на борту, другой корабль 500 тонн с 200 людьми на борту,

вооруженный 70 орудиями. Также пинасс в 40 тонн, предоставленный Дрейком, с 35 людьми на борту, вдобавок к указанным еще одно небольшое судно в 14 тонн. Среди указанных более чем 300 человек есть несколько джентльменов и превосходных моряков, так как [Тайный] Совет дал распоряжение привлечь к экспедиции лучших людей. Некоторые из тех, кто сопровождал Дрейка [в его путешествии], присоединились к ним, в то же время шесть человек, которые отправляются туда, уже бывали на Молуккских островах и, прожив восемь лет в Португальской Индии, хорошо знакомы с побережьем. Пилот главного корабля – португалец с Терсейры по имени Симон Фернандес, еретик, живущий здесь несколько лет и считающийся одним из лучших пилотов страны. Они берут продовольствия на два года, а стоимость экспедиции достигает 12 000 фунтов, помимо товаров на 4 000 или 5 000 фунтов» [16. Р. 340].

Говоря о маршруте экспедиции, Мендоса отмечал, что англичане «намереваются отплыть отсюда [из Англии] до мыса Бланко на Барбарийском побережье, где они пополнят запасы воды, а затем продолжат свое путешествие. Из того, что я слышал в последнее время от людей, которые общались с Дрейком и другими, кто видели секретную карту путешествия, я делаю вывод, что их курс должен отличаться от того, который они изначально планировали, дойти до мыса Доброй Надежды и оттуда отправиться к Молуккским островам. Теперь они намереваются пройти вдоль побережья Бразилии до порта Сан-Хулиан и далее к Магелланову проливу...» [16. Р. 340].

Испанский посол отмечал, что, как следует из сообщений, им собранных, Огненная земля, которую обычно изображают как часть большого континента, на самом деле всего лишь обширный остров. Таким образом, посол полагал, что экспедиция могла направиться еще южнее, чтобы обойти Магелланов пролив, заблокированный к тому моменту испанцами в результате экспедиции Педро Сармиенто де Гамбоа [31. Р. 140–163; 32. Р. 296–332; 33. Р. 14–45; 34. С. 149–166]. Мендоса рекомендовал королю направить корабли, находящиеся в проливе, для изучения вопроса о том, является ли Огненная земля островом и открывается ли за ней обширный пролив, обнаруженный Дрейком. Кроме того, посол отмечает, что англичане столь уверены в успехе, что уже начали готовить новые корабли для следующей экспедиции [16. Р. 342].

9 апреля 1582 г. была подготовлена инструкция для Эдварда Фентона, на основе которой должно было осуществляться все плавание. Под его командование передавалось четыре корабля: два галеона («Эдуард Бонавентура» и «Галеон Лейстер»), барк «Фрэнсис», принадлежавший Дрейку и небольшой фрегат или пинасс. Экипаж экспедиции превышал 200 человек, в том числе джентльмены и их слуги, капелланы, врачи [5. Р. 61–63], торговцы и др. Фентону надлежало обсуждать все решения и прислушиваться к советам ряда офицеров, включенных в состав экипажа, а именно лейтенанта Уильяма Хокинса, вице-адмирала Люка Варда, Николаса Паркера, капеллана Мэддокса, мастера Уолкера и торговцев Эванса, Рэндольфа Шоу и Мэтью

Тальбойса. Все важные решения должны были приниматься при поддержке большинства членов совета, т.е. не менее четырех человек [4. Р. 51]. В составе совета не указан Джон Дрейк, который в дальнейшем тоже будет влиять на ситуацию как один из лидеров «людей Дрейка» в составе экспедиции, но правом голоса в совете он не обладал. Принципиальное значение имеет тот факт, что в числе советников Фентона были представлены сторонники как повторения экспедиции Дрейка, так и исключительно мирного хода новой экспедиции, к которым можно отнести капеллана Мэддокса и английских торговцев. Это решение, как казалось, должно было отвечать интересам всех организаторов предприятия и уравнивать их, но в итоге привело к расколу в ходе самой экспедиции.

В инструкции подчеркивалось, что Хокинса и Варда смещать с их постов было запрещено, а капеллану Мэддоксу было поручено вести дневник экспедиции, который по возвращении на родину следовало передать организаторам предприятия [4. Р. 51–53]. Любые действия на суше поручалось осуществлять под командованием Карлейля [4. Р. 59].

Главной целью предприятия в инструкции обозначены Молуккские острова, проследовать к которым рекомендовано было через мыс Доброй Надежды. Маршрут через Магелланов пролив для достижения Островов пряностей или для возвращения на родину разрешалось использовать только в исключительных случаях [4. Р. 54]. Двенадцатый пункт инструкции запрещал Фентону и его людям получать от подданных любого христианского правителя что-либо без оплаты. Оружие разрешено было применять только для защиты от нападения [4. Р. 55]. Он должен был не только вести торговлю на Востоке, но и оставить английских торговых агентов на Островах пряностей и, возможно, в Китае [3. Р. 186]. Кроме того, Фентону было предписано, если представится подобная возможность, попытаться отыскать северо-восточный проход и Новый Альбион, открытый Дрейком на тихоокеанском побережье Северной Америки [2. Р. 335]. В море Фентону предписывалось выйти в апреле того же года [4. Р. 54].

Перечисляя в своем дневнике корабли в составе экспедиции, вице-адмирал Люк Вард приводит следующий перечень: «Галеон Лейстер» (400 тонн), «Эдуард Бонавентура» (300 тонн), «Фрэнсис» (40 тонн), «Элизабет» (50 тонн) [35. Р. 172]. Адмирал Уильям Монсон несколько десятилетий спустя отмечал в своем сочинении, что в 1582 г. королева Елизавета решила повторить успех кругосветной экспедиции Дрейка, разрешив капитанам Фентону и Варду выйти в море с двумя лучшими частными кораблями в королевстве и двумя пинассами [36. Р. 190, 282]. Таким образом, пайщики предприятия постарались предоставить для экспедиции самые лучшие из имевшихся в их распоряжении кораблей. Королева, одобрив предприятие, официально в нем участие не принимала ни деньгами, ни флотом. Апеллировать к ее авторитету, как это сделал Дрейк в критический момент кругосветной экспедиции, Фентону было сложно.

Разлад, наметившийся в экспедиции с самого начала, касался соблюдения основной инструкции, выданной

Фентону перед отплытием. Однако документ, к которому должен был апеллировать руководитель предприятия для поддержания своего авторитета, с самого начала им же не соблюдался. Окончательно подорвал стабильность всего предприятия отказ от участия в плавании одного из ключевых членов экспедиции – Кристофера Карлейля, сославшегося на плохое состояние здоровья [4. Р. XXXII]. Получалось, что во главе флота был поставлен человек, абсолютно для этого не подходивший, окруженный советниками, крайне амбициозными и не имевшими достаточного опыта.

В самом начале экспедиции произошла задержка с отправкой. Официальные церемонии и погрузка припасов растянулись на несколько дней, в итоге корабли вышли в море только 1 мая, но до конца месяца в связи с непогодой и необходимостью пополнять припасы не могли пройти Ла-Манш, покинув английское побережье только 2 июня [7. Р. 375]. В итоге к африканскому побережью корабли смогли подойти только в августе. Уже здесь часть экипажа продемонстрировала свои агрессивные планы и надежду обогатиться за счет ограбления испанцев. Инструкции, данные в апреле 1582 г., привели к фактическому отсутствию единоначалия, что в условиях невысокого авторитета Фентона среди его офицеров усугубило проблемы. Столь ценное для успешного исхода предприятия время было потрачено в спорах между руководителем экспедиции и его заместителями у побережья Гвинеи, когда экипажи кораблей косила лихорадка [3. Р. 188]. Наконец, сам Фентон, используя отдельные расплывчатые формулировки инструкции, решил вести корабли не к мысу Доброй Надежды, а к Магелланову проливу, полностью повторяя путь первой английской кругосветной экспедиции. Но ему не хватало опыта и харизмы Дрейка, да и ситуация изменилась. К моменту отплытия кораблей из Англии испанцы уже успели предпринять первые попытки по укреплению Магелланова пролива, о чем в Лондоне на тот момент не знали. Достигнув побережья Бразилии, люди Фентона столкнулись с сильным испанским флотом под командованием Диего Флореса де Вальдеса [33. Р. 47–48; 36. Р. 282]. Присутствие испанской эскадры заставляло португальских колонистов с недоверием относиться к английской экспедиции, так что они опасались торговать. В итоге Фентон решил отказаться от попытки пройти

в Тихий океан, а выступивший против подобного решения Хокинс был арестован [37. Р. 218]. Не желая подчиняться приказу, Джон Дрейк увел барк «Фрэнсис» в район Ла Платы, где потерпел крушение. Среди документов испанской инквизиции впоследствии были обнаружены материалы его допросов [38. Р. 18–56]. В начале 1583 г. уцелевшие корабли экспедиции были атакованы испанцами близ Сан Висенте [6. Р. 163–164]. Несмотря на то, что англичане одержали верх в сражении, Фентон решил не испытывать судьбу и возвращаться на родину. Корабли провальной экспедиции вернулись в Англию по отдельности в конце мая – июне 1583 г., проведя, таким образом, в море чуть более года. Цели экспедиции не были достигнуты, были потеряны корабли и третья часть экипажа. Сразу после возвращения на родину старшие офицеры были взяты под арест. Так завершилось одно из самых неудачных морских торгово-разведывательных предприятий елизаветинской эпохи.

Постоянная смена планов экспедиции, затеянной изначально как повторение экспедиции Дрейка, способствовала созданию целого клубка противоречий к моменту выхода кораблей в море. Первые пайщики предприятия изначально готовили военную операцию под прикрытием патентов, выданных претендентом на португальскую корону доном Антониу. Отказ от первоначальных планов, предполагавших атаку испанских и португальских владений, и подготовка сугубо мирного торгового предприятия привлекли к участию в экспедиции новых инвесторов и участников. Однако очередное изменение планов, наличие в итоговом проекте инструкции расплывчатых формулировок вместе с затягиванием подготовки предприятия привели к многочисленным конфликтам интересов организаторов, чехарде с руководством экспедицией, а главное – к противоречиям внутри самой команды, что и стало главной причиной неудачного исхода такого амбициозного проекта. Не стоит забывать и о том, что экспедиция Дрейка и слухи о подготовке нового предприятия заставили испанцев действовать более активно, направив военные корабли к побережью Бразилии и укрепив Магелланов пролив. Отсутствие решительности, необходимого опыта и способностей у руководителя экспедиции окончательно лишило предприятие шансов на успех.

Список источников

1. Andrews K.R. Elizabethan Privateering During the Spanish War, 1585–1603. Cambridge : Cambridge University Press, 1964. 297 p.
2. Corbett J.S. Drake and Tudor Navy. New York : Burt Franklin, 1899. Vol. I. 415 p.
3. Rowse A.L. The Expansion of Elizabethan England. London : Macmillan, 1955. 450 p.
4. The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582–1583 / ed. by E.G.R. Taylor. London : Hakluyt Society, 1959. 333 p.
5. de Mello A.D. John Banister: An Elizabethan surgeon in Brazil // Historia, Ciencias, Saude – Manguinhos. 2011. Vol. 18 (1). P. 51–65.
6. Andrews K.R. Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480–1630. Cambridge : Cambridge University Press, 1984. 394 p.
7. Bradley P.T. British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century. New York : The Edwin Mellen Press Ltd, 1999. 600 p.
8. Williams G. The great South Sea: English voyages and encounters, 1570–1750. New Haven : Yale University Press, 1997. 300 p.
9. Williamson J.A. The Age of Drake. London : A. & C. Black, 1938. 400 p.
10. McDermott J. England and the Spanish Armada. The Necessary Quarrel. New Haven : Yale University Press, 2005. 411 p.
11. Bawlf S. The secret voyage of Sir Francis Drake, 1577–1580. New York : Walker, 2003. 400 p.
12. Kelsey H. Sir Francis Drake: The Queen's Pirate. London : Yale University Press, 1998. 566 p.
13. Thomson G.M. Sir Francis Drake. London : Book club associates, 1973. 348 p.
14. Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas / ed. by M. Hume. London : Public Record Office, 1894. Vol. II: 1568–1579. 742 p.

15. Parker G. The Grand Strategy of Philip II. London : Yale University Press, 1998. 446 p.
16. Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas / ed. by M. Hume. London : Public Record Office, 1896. Vol. III: 1580–1587. 720 p.
17. Escribano-Páez J.M. Diplomatic Gifts, Tributes and Frontier Violence: Circulation of Contentious Presents in the Moluccas (1575–1606) // *Diplomatica. A Journal of Diplomacy and Society*. 2020. № 2. P. 248–269.
18. Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, containyng a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells by Englishmen and others / ed. by S. Purchas. Glasgow : James MacLehose and Sons, 1905. Vol. V. 529 p.
19. Губарев В.К. Фрэнсис Дрейк. М. : Молодая гвардия, 2013. 374 с.
20. Andrews K.R. The Aims of Drake's Expedition of 1577–1580 // *The American Historical Review*. 1968. Vol. 73. P. 724–740.
21. Taylor E.G.R. The Missing Draft Project of Drake's Voyage of 1577–80 // *The Geographical Journal*. 1930. Vol. 75 (1). P. 46–47.
22. Taylor E.G.R. More light on Drake: 1577–80 // *The Mariner's Mirror*. 1930. Vol. 16 (2). P. 134–151.
23. Wagner H.R. Sir Francis Drake's Voyage around the World. San Francisco : J. Howell, 1926. 543 p.
24. McDermott J. Martin Frobisher: Elizabethan Privateer. London : Yale University Press, 2001. 509 p.
25. Calendar of State Papers, Domestic Series, Elizabeth. 1581–1590 / ed. by R. Lemon. London : Her Majesty's Stationery Office, 1865. 826 p.
26. Read C. Mr. Secretary Walsingham and the Policy of Queen Elizabeth. Oxford : Oxford University Press, 1925. Vol. II. 433 p.
27. Rabb Th.K. Enterprise and Empire. Merchant and Gentry Investment in the Expansion of England, 1575–1630. Cambridge : Cambridge University Press, 1967. 420 p.
28. Копелев Д.Н. Раздел океана в XVI–XVII веках. СПб. : Крига, 2013. 736 с.
29. Гаврилов С.Н. Английский флот эпохи Тюдоров как государственный институт. Ростов н / Д : Изд-во Южного фед. ун-та, 2014. 204 с.
30. Marsden R.G. Thomas Cobham and the Capture of the “St. Katherine” // *The English Historical Review*. 1908. Vol. 23. P. 290–291.
31. Carrasco A.L. Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa. Madrid : Instituto Historico de Marina, 1945. 308 p.
32. Narratives of the voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the straits of Magellan / ed. by C.R. Markham. London : Hakluyt Society, 1895. 401 p.
33. The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait, 1581–1584 / ed. by C.R. Phillips. London : Hakluyt Society, 2016. 203 p.
34. Свет Я.М. В страну Офир. М. : Мысль, 1967. 232 с.
35. Hakluyt R. The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land. Glasgow : J. MacLehose and Sons, 1904. Vol. 11. 458 p.
36. The Naval Tracts of Sir William Monson in Six Books / ed. by M. Oppenheim. London : Navy Records Society, 1913. Vol. IV. 442 p.
37. Williamson J.A. Hawkins of Plymouth: A New History of Sir John Hawkins and of the other Members of His Family Prominent in Tudor England. London : Black, 1969. 348 p.
38. New Light on Drake: A Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577–1580 / ed. by Z. Nuttall. London : Hakluyt Society, 1914. 443 p.

References

1. Andrews, K.R. (1964) *Elizabethan Privateering During the Spanish War, 1585–1603*. Cambridge: Cambridge University Press.
2. Corbett, J.S. (1899) *Drake and Tudor Navy*. Vol. I. New York: Burt Franklin.
3. Rowse, A.L. (1955) *The Expansion of Elizabethan England*. London: Macmillan.
4. Taylor, E.G.R. (1959) *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582–1583*. London: Hakluyt Society.
5. de Mello, A.D. (2011) John Banister: An Elizabethan surgeon in Brazil. *Historia, Ciencias, Saude – Manguinhos*. 18-1. pp. 51–65.
6. Andrews, K.R. (1984) *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480–1630*. Cambridge: Cambridge University Press.
7. Bradley, P.T. (1999) *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*. New York: The Edwin Mellen Press Ltd.
8. Williams, G. (1997) *The great South Sea: English Voyages and Encounters, 1570–1750*. New Haven: Yale University Press.
9. Williamson, J.A. (1938) *The Age of Drake*. London: A. & C. Black.
10. McDermott, J. (2005) *England and the Spanish Armada. The Necessary Quarrel*. New Haven: Yale University Press.
11. Bawlf, S. (2003) *The Secret Voyage of Sir Francis Drake, 1577–1580*. New York: Walker.
12. Kelsey, H. (1998) *Sir Francis Drake: The Queen's Pirate*. London: Yale University Press.
13. Thomson, G.M. (1973) *Sir Francis Drake*. London: Book club associates.
14. Hume, M. (1894) *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas*. Vol. II. London: Public Record Office.
15. Parker, G. (1998) *The Grand Strategy of Philip II*. London: Yale University Press.
16. Hume, M. (1896) *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas*. Vol. III. London: Public Record Office.
17. Escribano-Páez, J.M. (2020) Diplomatic Gifts, Tributes and Frontier Violence: Circulation of Contentious Presents in the Moluccas (1575–1606). *Diplomatica. A Journal of Diplomacy and Society*. 2. pp. 248–269.
18. Purchas, S. (1905) *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, containyng a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells by Englishmen and others*. Vol. V. Glasgow: James MacLehose and Sons.
19. Gubarev, V.K. (2013) *Frensis Dreyk* [Francis Drake]. Moscow: Molodaya gvardiya.
20. Andrews, K.R. (1968) The Aims of Drake's Expedition of 1577–1580. *The American Historical Review*. 73. pp. 724–740.
21. Taylor, E.G.R. (1930) The Missing Draft Project of Drake's Voyage of 1577–80. *The Geographical Journal*. 75-1. pp. 46–47.
22. Taylor, E.G.R. (1930) More light on Drake: 1577–80. *The Mariner's Mirror*. 1930. 16-2. pp. 134–151.
23. Wagner, H.R. (1926) *Sir Francis Drake's Voyage around the World*. San Francisco: J. Howell.
24. McDermott, J. (2001) *Martin Frobisher: Elizabethan Privateer*. London: Yale University Press.
25. Lemon, R. (1865) *Calendar of State Papers, Domestic Series, Elizabeth. 1581–1590*. London: Her Majesty's Stationery Office.
26. Read, C. (1925) *Mr. Secretary Walsingham and the Policy of Queen Elizabeth*. Vol. II. Oxford: Oxford University Press.
27. Rabb, Th.K. (1967) *Enterprise and Empire. Merchant and Gentry Investment in the Expansion of England, 1575–1630*. Cambridge: Cambridge University Press.
28. Kopelev, D.N. (2013) *Razdel okeana v XVI–XVII vekakh* [The Division of the Ocean in the 16th–17th Centuries]. St. Petersburg: Kriga.
29. Gavrilov, S.N. (2014) *Angliyskiy flot epokhi Tyudorov kak gosudarstvennyy institut* [The English Navy of the Tudor Era as a State Institution]. Rostov-on-Don: Southern Federal University.
30. Marsden, R.G. (1908) Thomas Cobham and the Capture of the “St. Katherine.” *The English Historical Review*. 23. pp. 290–291.
31. Carrasco, A.L. (1945) *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Madrid: Instituto Historico de Marina.
32. Markham, C.R. (1895) *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan*. London: Hakluyt Society.
33. Phillips, C.R. (2016) *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait, 1581–1584*. London: Hakluyt Society.

34. Svet, Ya.M. (1967) *V stranu Ofir* [To the Land of Ophir]. Moscow: Mysl'.
35. Hakluyt, R. (1904) *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land*. Vol. 11. Glasgow: J. MacLehose and Sons.
36. Oppenheim, M. (1913) *The Naval Tracts of Sir William Monson in Six Books*. Vol. IV. London: Navy Records Society.
37. Williamson, J.A. (1969) *Hawkins of Plymouth: A New History of Sir John Hawkins and of the other Members of His Family Prominent in Tudor England*. London: Black.
38. Nuttall, Z. (1914) *New Light on Drake: A Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577–1580*. London: Hakluyt Society.

Сведения об авторе:

Михеев Дмитрий Владимирович – кандидат исторических наук, доцент Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена (Санкт-Петербург, Россия). E-mail: Tankred85@mail.ru

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

Mikheev Dmitry V. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, The Herzen State Pedagogical University of Russia (Saint-Petersburg, Russian Federation). E-mail: Tankred85@mail.ru

The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 30.10.2021; принята к публикации 17.09.2025

The article was submitted 30.10.2021; accepted for publication 17.09.2025