

ПИРАТСТВО: ИСТОЧНИК ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО НАКОПЛЕНИЯ И ФОРМА СОЦИАЛЬНОГО ПРОТЕСТА (на примере колонии Нью-Йорк)

С. И. Жук

К. Маркс определил первоначальное накопление как процесс, «который превращает, с одной стороны, общественные средства производства и жизненные средства в капитал, с другой стороны, — непосредственных производителей в наемных рабочих»¹. Один из моментов этого процесса — накопление торгового (купеческого) капитала, который исторически предшествовал наступлению эры капиталистического способа производства. Накопление торгового капитала в различных странах происходило по-разному, но общей чертой этого процесса было использование самого откровенного разбоя в случаях, когда имелась в наличии достаточная прибыль. «Если шум и брань приносят прибыль, — приводит слова английского публициста Т. Даннинга К. Маркс, — капитал станет способствовать тому и другому. Доказательство: контрабанда и торговля рабами»².

Контрабандная торговля и пиратский промысел были тесно связаны с накоплением торгового капитала в английских колониях в Северной Америке.

В советской историографии лишь в последние годы стали появляться работы, в которых исследуются социальный состав пиратов Вест-Индии и роль морского разбоя в первоначальном накоплении капитала в Англии и Голландии³. Буржуазные исследователи истории пиратского промысла колониальной Америки в большинстве своем идеализируют морской разбой и его «героев»⁴. Характерно, что даже историки Р. Ричи, Л. Ледер, П. Бономи, М. Камен и другие, изучающие развитие колониального Нью-Йорка, торговля которого

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23, с. 726–727.

² Там же, с. 770.

³ Губарев В. К. Социальный состав флибустьеров в период колониальной борьбы за Вест-Индию (XVII в.). Донецк, 1979; Он же. Морской разбой и процесс первоначального накопления капитала в Западной Европе (1624–1697 гг.). Донецк, 1980; Он же. Буканьеры. — Новая и новейшая история, 1985, № 1, с. 205–209.

⁴ Архенгольц И. История морских разбойников Средиземного моря и океана. СПб., 1848. Т. 1; Christian P. Histoire des Pirates et Corsaires... P., 1847–1850. Vol. 1, 2; Snow E. R. Pirates and Buccaneers of the Atlantic Coast. Boston, 1944; Cabal J. Historias de Piratas. Barcelona, 1953; Pringle P. Jolly Roger. N. Y., 1953; Wallace E. Destiny and Glory. N. Y., 1957; Whipple A. B. Pirate. Rascals of the Spanish Main. L., 1957; Dow G., Edmonds J. The Pirates of the New England Coast, 1630–1730. N. Y., 1968; Hughson Sh. The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670–1740. N. Y., 1973; Ward R. Pirates in History. Baltimore, 1974; Gosse Ph. The History of Piracy. Detroit, 1976.

в основном осуществлялась контрабандистами и пиратами, тесно связанными с купеческой верхушкой, стремятся представить случаи пиратства лишь как единичные акты вне всякой связи с генезисом капитализма в этой колонии. В некоторых исследованиях буржуазных ученых на основе богатого документального материала уже делаются попытки социально-экономического и социально-психологического анализа пиратства как своеобразной формы социального протеста⁵. Тем не менее вопрос о связи морского разбоя и контрабандной торговли с процессами первоначального накопления в колонии Нью-Йорк специально не изучался ни в марксистской, ни в буржуазной историографии.

Торговля играла большую роль в хозяйстве колонии Нью-Йорк с самого начала ее истории. Этому способствовали удобное географическое положение самой колонии и спрос на колониальные товары⁶ (в третьей четверти XVII в. — меха и шкуры, а на рубеже XVII—XVIII вв. — продукты сельскохозяйственного производства, прежде всего зерно). Губернатор Нью-Йорка Э. Эндрос писал в 1678 г.: «Мы вывозим около 6000 бушелей пшеницы ежегодно; горох, говядину, рыбу, табак, пушнину, древесину ... а ввозим английские „мануфактурные“ товары для христиан и безделушки для индейцев на 5000 ф. ст. в год»⁷. Через 10 лет следующий губернатор колонии Т. Донган также подчеркивал роль торговли для колонии: «Нью-Йорк и Олбани живут торговлей с Англией и Вест-Индией. В Англию вывозят меха, пушнину, китовый жир и табак; в Вест-Индию — муку, хлеб (зерно), горох, свинину, иногда лошадей. Взамен получаем ром и патоку»⁸. Возрастание роли торговли в экономике колонии приводит к увеличению колониального флота, обслуживавшего торговлю Нью-Йорка. По мнению губернатора Белломонта, в 1700 г. нью-йоркским купцам принадлежало 124 корабля, из которых 6 — более 100 т водоизмещения. За вторую половину XVII в. флот колонии вырос в 6 раз, уступая во всей колониальной Америке по количеству кораблей только Массачусетсу⁹.

⁵ Leder L. Robert Livingston, 1654—1728, and the Politics of Colonial New York. Chapel Hill, 1961; Bonomi P. A Factitious People: Politics and Society in Colonial New York. N. Y., 1971; Kammen M. Colonial New York: A History. N. Y., 1975; Ritchie R. The Duke's Province: A Study of New York Politics and Society, 1664—1691. Chapel Hill, 1977; Deshamps H. Pirates et Flibustiers. P., 1962; Lapouge G. Les Pirates. Ver la Mer Promise. P., 1969; Burg B. R. Legitimacy and Authority: A Case Study of Pirate Commanders in the 17th and 18th Centuries.— The American Neptune. A Quarterly Journal of Maritime History, 1977, vol. 37, N 1, p. 40—49; Rediker M. «Under the Banner of King Death»: The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726.— The William and Mary Quarterly, 1981, 3d. ser., vol. 38, N 2, p. 203—227.

⁶ Denton D. A Brief Description of New York. Ann. Arbor, 1966, p. 1—3.

⁷ The Documentary History of the State of New York/Ed. by E. O'Callaghan. Albany, 1849, vol. 1, p. 90.

⁸ Ibid., p. 160.

⁹ Bailyn B., Bailyn L. Massachusetts Shipping, 1697—1714. A Statistical Study. Cambridge (Mass.), 1959, p. 21; Janvier Th. The Dutch Founding of New York. Port Washington, 1967, p. 196—197.

Голландец Дж. Данкертс и английский капеллан Дж. Миллер, побывавшие в Нью-Йорке соответственно в 1679–1680 гг. и в середине 90-х годов XVII в., утверждали, что колониальная торговля приносила купцам Нью-Йорка стабильную прибыль 100, а то и все 400% ¹⁰. Купцы колонии: Фр. Филиппс, С. Де Ланси, П. Скайлер, Р. Ливингстон и другие — торговали не только с метрополией, но и с некоторыми европейскими государствами (Голландией, Швецией, Францией), а также с другими английскими колониями в Америке. Следует заметить, что в торговле с соседними колониями нью-йоркские купцы не игнорировали методов, используемых купцами метрополии, на что жаловался еще в 1688 г. Вильям Пенн. По словам основателя Пенсильвании, нью-йоркские купцы продавали товары по таким ценам, «что приходится продавать все, чтобы расплатиться с ними» ¹¹.

С самого начала колониальной истории Нью-Йорка его купцам пришлось иметь дело с рядом ограничений в торговле. Согласно Навигационным актам 1660, 1662, 1663, 1672 и 1696 гг., английские колонии должны были вести торговлю только через Англию и только на кораблях, принадлежавших Англии: всякие торговые связи помимо метрополии рассматривались как незаконные действия, наносящие ущерб короне, и должны были немедленно пресекаться колониальными властями ¹². Кроме того, власти колонии (до 1685 г. собственности Якова Стюарта, герцога Йоркского, а с 1685 г. королевской колонии) по распоряжению метрополии усилили таможенный контроль за торговлей ¹³.

О важном значении пошлинного обложения торговли колонии по сравнению со сбором квит-ренты для роста общих доходов короны от Нью-Йорка можно судить по тому лишь факту, что с 1690 по 1700 г. сумма средств, поступившая в виде пошлин и акцизов, выросла здесь в 10 раз, а доходы от квит-ренты сократились за этот же период более чем в 2 раза ¹⁴. Из факсимильного издания таможенного журнала порта Нью-Йорк, который заполнялся с 1701 по 1709 г., явствует, насколько скрупулезно велся учет ввозимых и вывозимых через порт Нью-Йорк товаров ¹⁵.

По мнению некоторых американских историков, таможенные пошлины и акцизы составили 85% дохода, получаемого короной

¹⁰ Journal of Jasper Danckaerts, 1679–1680/Ed. by B. James, J. F. Jameson. N. Y., 1913, p. 244; Miller J. New York Considered and Improved, 1695. N. Y., 1970, p. 45.

¹¹ Narratives of Early Pennsylvania, West New Jersey and Delaware, 1630–1707/Ed. by A. Cook Myers. N. Y., 1912, p. 266–267.

¹² Select Charters and Other Documents Illustrative of American History, 1606–1775/Ed. by W. Macdonald. N. Y., 1899, p. 110–116, 119, 133–135, 168–170, 212–216.

¹³ Kammen M. Empire and Interest. The American Colonies and the Politics of Mercantilism. Philadelphia, 1970, p. 28.

¹⁴ The Documentary History..., vol. 1, p. 701–708.

¹⁵ An Account of Her Majesty's Revenue in the Province of New York, 1701–1709. The Customs Records of Early Colonial New York/Ed. by J. Bloch. L. Hershkowitz, K. Scott, C. Sherman. Ridgewood, 1966, p. 1–288.

от колонии¹⁶. Для централизации всех таможенных служб колонии колониальные власти даровали городу торговую, портовую, а затем и мукомольную монополию.

Одной из форм борьбы купцов Нью-Йорка против ограничений в торговле был массовый отказ от уплаты пошлин. Это было характерно для 70—80-х годов XVII в. до восстания под предводительством Дж. Лейслера в 1689—1691 гг., когда купеческая верхушка колонии связывала вопрос об уплате торговых пошлин с требованием созыва колониальной ассамблеи, которая бы регулировала взимание различных колониальных поборов и правильное расходование поступавших от этих поборов средств на нужды колонии. В конце 70-х, в 80-х годах XVII в. многие корабли стали заходить в гавань Нью-Йорка без уплаты торговых пошлин¹⁷. Именно в этот период голландец Данкертс в своем дневнике, описывая прибытие в Нью-Йорк 23 сентября 1679 г., замечает: «Ни один из служащих таможни не поднимался на борт нашего корабля, как это делается в Англии, а за все время на борту корабля вообще не было таможенников»¹⁸.

Купцы колонии добивались от правительства смены неугодных им начальников нью-йоркской таможни. Некоторые из таможенников были с позором изгнаны за пределы колонии. Такая судьба постигла в 1681 г. Вильяма Дайера, а в 1686 г. нового главу таможни Лукаса Сантена. Наконец, в 1689 г. был изгнан Вильям Плоумен, назначенный в 1687 г. самим Яковом II Стюартом. Два года работал сборщиком пошлин Томас Уивер, отстраненный от должности в 1702 г., менее года — Томас Байерли, уволенный губернатором Корнберги в 1705 г.¹⁹

Недовольство колонистов торговыми ограничениями явилось одной из главных причин, вызвавших в 1683 г. созыв ассамблеи Нью-Йорка. Собственник колонии, Яков Стюарт, основной доход которого находился в прямой зависимости от роста колониальной торговли, облагаемой пошлинами, был вынужден пойти на разрешение созыва ассамблеи²⁰. Торговые ограничения стали одной из причин и вспыхнувшего в 1689—1691 гг. восстания под предводительством Дж. Лейслера.

Другой путь, который избрали купцы Нью-Йорка в борьбе с торговыми ограничениями, — это контрабандная торговля и тесно с ней связанный пиратский промысел. Известно, что еще до завоевания голландской колонии Новые Нидерланды и превращения ее в английский Нью-Йорк в 1664 г. купцы этой колонии поддерживали тесные связи с пиратами. Последний «директор» Новых Нидерлан-

¹⁶ An Account..., p. IX; *Spencer Ch. Phases of Royal Government in New York, 1691—1719*. Columbus, 1905, p. 105.

¹⁷ *Lovejoy D. The Glorious Revolution in America*. N. Y., 1972, p. 109—111.

¹⁸ *Journal of Jasper Danckaerts...*, p. 36.

¹⁹ An Account..., p. X—XVIII; *The Documentary History...*, vol. 1, p. 165—174; *Barrow Th. Trade and Empire. The British Customs Service in Colonial America, 1660—1775*. Cambridge (Mass.), 1967, p. 67—68.

²⁰ *Sosin J. English America and the Restoration Monarchy of Charles II: Transatlantic Politics, Commerce, and Kinship*. Lincoln, 1980, p. 250.

дов Питер Стайвесант покровительствовал таким морским разбойникам, как Себастьян де Рефф и Ян ван Кампен, получая за это определенную долю награбленного добра²¹. Сохранился документ, свидетельствующий о том, что в 1646 г. богатые купцы колонии составили соглашение с французским капером, хозяином корабля «Ля Грас», о финансировании морских рейдов и дележе добычи²².

Купцы Нью-Йорка успешно развивали традиции своих голландских предшественников. Пожалуй, не было такой колонии в Америке, губернаторам которой бы столь часто не напоминалось королевскими властями о борьбе с пиратами, как губернаторам Нью-Йорка. В колонии создавались специальные адмиралтейские суды, одной из функций которых была борьба с пиратами и контрабандистами.

Типичным для протоколов адмиралтейского суда Нью-Йорка может служить протокол заседания, состоявшегося в сентябре 1683 г. под председательством самого губернатора Донгана²³. На заседании был рассмотрен вопрос о пиратских действиях корабля «Камелеон» лондонского капитана Николаса Клауфа и связях этого пирата с купцами колонии. Но в протоколах не называется ни одной фамилии нью-йоркских купцов. Практически все материалы следствий о пиратском промысле замалчивают фамилии колониальных партнеров пиратов, задержанных с награбленными грузами²⁴. Это объясняется тем, что губернаторы Нью-Йорка были заинтересованы в материальной поддержке со стороны купеческой верхушки колонии, связанной тесными узами с контрабандистами и пиратами. Так Фредерик Филипс — купец, торговлю которого осуществляли пираты, — был, по замечанию голландца Данкертса, партнером по торговле губернатора Эндроса, «что ясно из того, что Филипс имеет больше привилегий в торговле, чем другие купцы колонии»²⁵.

Преемник Эндроса Т. Донган, имевший тесные связи с купцами Р. Ливингстоном, С. Де Ланси, П. Скайлером, не только жаловал огромные земельные патенты этим купцам, но и поощрял нелегальную торговлю, которую осуществляли купцы при помощи пиратов. Это несмотря на то, что в декабре 1686 г. правительство приняло законодательные меры против пиратов и каперов; а 13 октября 1687 г. Яков II приказал Донгану подавить незаконный промысел путем захвата и ареста «всех пиратов и морских грабителей» и их сообщников с кораблями, товарами и награбленным добром²⁶.

Расцвет пиратства у побережья английских колоний Северной Америки относится к концу XVII — началу XVIII в.²⁷ Это объясня-

²¹ Janvier Th. Op. cit., p. 135.

²² Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents/Ed. by J. Jameson. N. Y., 1923, p. 9—17.

²³ Ibid., p. 143—144.

²⁴ Privateering and Piracy..., p. 190—257; Minutes of the Common Council of the City of New York/Ed. by H. Osgood. N. Y., 1905. Vol. 1.

²⁵ Journal of Jasper Danckaerts..., p. 244.

²⁶ History of the State of New York/Ed. by A. Flick. Port Washington, 1962, vol. 2, p. 105.

²⁷ Ehrman J. The Navy in the War of William III, 1689—1697. Its State and Direction. Cambridge, 1953, p. 32; Gosse Ph. The History of Piracy. Detroit, 1976, p. 176; Toussaint A. Histoire des Corsaires. P., 1978, p. 24—27.

ется, во-первых, процессами первоначального накопления капитала в странах Западной Европы, прежде всего в Англии, где пауперизированные массы сельского и городского населения, не нашедшие работы, становились либо «белыми рабами» в американских колониях, либо бродягами или разбойниками (в том числе и пиратами). Во-вторых, пиратские экипажи постоянно пополнялись матросами торговых и военных кораблей европейских стран и американских колоний. Жесточайшая эксплуатация моряков, особенно в военном флоте, несправедливость в оплате труда вызывали массовое недовольство среди матросов, которое приводило к дезертирству и бунтам²⁸.

Повышение активности пиратов у Атлантического побережья Северной Америки совпадает по времени с прекращением военных действий в этом регионе в 1697 и 1713 гг. Многие матросы торговых кораблей, имевших каперские полномочия для борьбы с кораблями противника, после окончания войн оставались без работы, так как исчезла необходимость в каперах. Резко сократилась оплата труда торговых моряков. Уменьшился также военный флот Англии²⁹. Безработные моряки легко превращались в разбойников, тем более что ремесло капера мало чем отличается от обычного пиратского промысла.

Подавляющее большинство англо-американских пиратов — это выходцы из городских низов Англии и ее колоний, люди, которых нужда заставила заняться разбоем³⁰. Пиратство в этот период являлось своеобразной формой социального протеста неимущих низов, чья деятельность была связана с морем³¹. Почти все известные нам экипажи пиратских кораблей Америки стали морскими разбойниками в результате мятежа на торговом или военном судне³². Такие экипажи были у знаменитых главарей пиратов: Тью, Тича («Черная борода»), Иверн, Кидда, Боннета, Робертса и др.

Действия пиратов наносили значительный ущерб торговле колоний с Англией. Поэтому купеческая верхушка колоний старается установить контакты с пиратами и направить активность последних в нужное колониальному купечеству русло. Это было характерно для всех английских колоний Северной Америки, в том числе и для Нью-Йорка, купцы которого через капитанов пиратов пытались контролировать пиратский промысел. Так, из 30 известных английских предводителей пиратов начала XVIII в. только 4 являлись жителями североамериканских колоний: Хэлси из Бостона, а Берджесс, Кидд и Уорли из Нью-Йорка³³. Как видим, большинство главарей пиратов Северной Америки были представителями Нью-Йорка.

²⁸ Bourne R. *Queen Anne's Navy in the West Indies*. New Haven, 1939; Ehrman J. *Op. cit.*, p. 137–138, 142; Marcus G. *A Naval History of England*. L., 1961, p. 151–192; Rediker M. *Op. cit.*, p. 206–207.

²⁹ Dow G., Edmonds J. *Op. cit.*, p. 10; Rediker M. *Op. cit.*, p. 224–225.

³⁰ Hughson S. *Op. cit.*, p. 10–13; Burg B. R. *Op. cit.*, p. 44–46.

³¹ Губарев В. К. Социальный состав флибустьеров..., с. 27; Он же. Буканьеры, с. 209.

³² *Privateering and Piracy...*, p. 190–257; Whipple A. B. *Op. cit.*, p. 70; Dow G., Edmonds J. *Op. cit.*; Gosse Ph. *Op. cit.*, p. 176–212.

³³ Burg B. R. *Op. cit.*, p. 44–45.

Мало того, Берджесс и Кидд не только по своему происхождению представляли купечество колонии в мире пиратов, но и открыто финансировались такими купцами, как Фр. Филиппс и Р. Ливингстон³⁴.

Небывалых размеров пиратский промысел достиг при губернаторе Флетчере. В 1695 г. житель Нью-Йорка писал в Англию: «У нас здесь проживает целая группа пиратов, называемых людьми с Красного моря, которые награбили огромное количество арабского золота. Губернатор поощряет пиратов, сам в них заинтересованный»³⁵. Известно, что капер Эдвард Коутс дарил жене губернатора Флетчера драгоценности, шелка и дорогие кашемировые шали³⁶.

Значительная часть пиратов Нью-Йорка занималась разбоем далеко от родины, в водах Индийского океана. В августе 1698 г. возле Мадагаскара грабил английские корабли капитан Хоар из Нью-Йорка на своем паруснике «Джон и Ребекка». 16 июля 1695 г. этот самый Хоар получил от губернатора Флетчера права капера для борьбы с французскими судами³⁷. Один из бывших пиратов, возглавивший пиратскую базу возле африканского побережья, Адам Болдридж, вернулся в 1699 г. в Нью-Йорк, осел там и превратился в богатого, всеми уважаемого купца колонии. Согласно признанию Болдриджа, сделанному 5 мая 1699 г., к нему на пиратскую базу на протяжении 1693–1697 гг. неоднократно заходили корабли из Нью-Йорка с награбленной добычей. Среди этих кораблей были парусники, принадлежавшие нью-йоркскому купцу Фредерику Филиппсу, «Чарлз», «Катарина», и «Фортуна» капитана Томаса Мостина, а также корабли Томаса Тью³⁸. В 1696 г. этот флибуштер прибыл

³⁴ Leder L. Op. cit., p. 109; Bunker J. Harbor and Haven. An Illustrated History of the Port of New York. Woodland Hills, 1979, p. 38. В. Кидд, проживая в Нью-Йорке с 1689 г., сразу же занял сторону верхушки купечества, принял участие в подавлении восстания Лейслера в 1691 г., за что был отмечен ассамблеей. См.: Messages from the Governors Comprising Executive Communications to the Legislature and Other Papers Relating to Legislations from the Organisation of the First Colonial Assembly in 1683 to and Including the Year 1906/Ed. by Ch. Lincoln. Albany, 1909, vol. 1, p. 21; Captain Kidd and the Leisler Rebellion/Ed. by L. Leder.—New York Historical Society Quarterly, 1954, vol. 38, N 1, p. 48–53. «Делу капитана Кидда» уделяется неоправданно большое место в исторической литературе. Хотя Кидд был обычным капером, особую известность ему принесло финансирование его пиратского плавания представителями английского правительства и косвенно самим королем. См.: Маховский Я. История морского пиратства. М., 1972, с. 127–129; Губарев В. К. Морской разбой..., с. 27–29; Нойкирхен Х. Пираты: Морской разбой на всех морях. М., 1980, с. 199–201; Можейко И. В. В Индийском океане: Очерки истории пиратства в Индийском океане и Южных морях (XV–XX века). М., 1980, с. 146–156; Hinrichs D. The Fateful Voyage of Captain Kidd. N. Y., 1955; Dow G., Edmonds J. Op. cit., p. 73–83.

³⁵ Osgood H. American Colonies in the 18th Century. N. Y., 1924, vol. 1, p. 531.

³⁶ Goodwin M. Dutch and English on the Hudson: A Chronicle of Colonial New York. New Haven, 1921, p. 166.

³⁷ Privateering and Piracy..., p. 176.

³⁸ Ibid., p. 180–187; Judd J. Frederick Philipse and the Madagascar Trade.—New York Historical Society Quarterly, 1971, vol. 55, N 4, p. 354–374.

в Нью-Йорк с награбленной добычей на 8000 ф. ст., из которых ему причиталось 1,2 тыс. ф. ст., а остальное добро досталось его пайщикам—купцам из колонии³⁹. Хотя вся колония знала, что капитан Тью—обыкновенный пират, «морской грабитель», губернатор Флетчер даровал этому пирату полномочия на каперство⁴⁰.

Прибывший на смену Флетчеру граф Белломонт обвинил губернатора в покровительстве пиратам и контрабандистам. Выяснилось, что Флетчер даже установил особый сбор с экипажей пиратских кораблей, останавливавшихся в Нью-Йорке, в размере 100 испанских талеров с каждого судна. Выступая на открытии сессии колониальной ассамблеи 19 мая 1698 г., граф Белломонт заявил: «Английское правительство знает, что эта провинция (Нью-Йорк.—С. Ж.)—известное убежище пиратов и незаконной торговли»—и пообещал собравшимся делегатам бороться с пиратами и контрабандистами за чистоту колониальной торговли⁴¹.

Под стражей Флетчер сразу же был направлен для расследования его незаконных действий в Англию. В Лондоне на допросе в отделе торговли бывший губернатор защищал свои действия следующим образом: он выдавал иногда каперские патенты различным судовладельцам, но не его вина, что они превращались потом в пиратов. Пиратам же он разрешил останавливаться в Нью-Йорке для того, чтобы в нужный момент их можно было легко захватить. Что же касается денежных сумм, получаемых от пиратов (прибыль Нью-Йорка от пиратского промысла ежегодно составляла более 100 000 ф. ст.), то это было вызвано необходимостью: ассамблея отказалась финансировать правительство, а пираты предлагали значительные средства⁴².

Торговля с пиратами приносила большую прибыль: так, купцы продавали пиратам из Мадагаскара ром, стоивший в колонии 2 шилл. за галлон, за 50 шилл.; бочка мадеры стоила в Нью-Йорке 19 ф. ст., а пиратам ее продавали за 300 ф. ст. (!). Не зря Белломонт писал в Англию о том, что «обитатели Нью-Йорка так благоволят пиратам, что ни один из них не был схвачен» (до приезда нового губернатора.—С. Ж.). И здесь же Белломонт сообщал, что накануне его прибытия в колонию в гавань Нью-Йорка вошли 9 пиратских кораблей с грузом стоимостью 0,5 млн. талеров. Описывая торговлю Нью-Йорка с пиратами, Белломонт пришел к выводу: «Это наиболее прибыльное занятие из всех мне известных!»⁴³.

Как выяснилось, на торговле с пиратами наживались не только купцы и не только некоторые губернаторы, но и большинство сбор-

³⁹ Channing E. A History of the United States. N. Y., 1937, vol. 2, p. 264–265.

⁴⁰ Privateering and Piracy..., p. 167.

⁴¹ Messages..., vol. 1, p. 75–76.

⁴² Reich J. Leisler's Rebellion: Study of Democracy in New York, 1664–1720. Chicago, 1953, p. 137; Sosin J. English America and the Revolution of 1688: Royal Administration and the Structure of Provincial Government. Lincoln, 1982, p. 212.

⁴³ Wilson R. Historic Long Island. Port Washington, 1969, p. 345.

щиков палогов, получавших приличные взятки⁴⁴. Нельзя забывать и массовую поддержку пиратов купцами. Так, «ведущий экспортер колонии» купец Ван Светен, у которого таможенники нашли незаконные товары, вместе со своими друзьями-купцами захватил чиновников таможни и держал под арестом, пока губернатор не прислал отряд солдат для освобождения своих служащих и конфискации награбленного добра и контрабанды⁴⁵.

Губернатор Белломонт сразу же по прибытии в колонию арестовал 40 пиратов, скрывавшихся от преследований в гавани Нью-Йорка. В 1698 г. губернатор обвинил двух крупнейших купцов колонии, Дж. Эванса и В. Никольса, в укрывательстве пиратов на принадлежавшем им корабле «Ричмонд» и отправил их в городскую тюрьму⁴⁶.

Меры, предпринятые Белломонтом в борьбе с пиратами, не ликвидировали пиратства в колонии Нью-Йорк. Уже документы 1704—1709 гг., в которых регистрировались корабли, заходившие в гавань Нью-Йорка, свидетельствуют о том, что этот порт по-прежнему оставался убежищем для пиратов⁴⁷.

Еще в 1689 г., во время восстания Лейслера, купцы колонии добились выдачи каперских полномочий капитану В. Мэсону, который обязался часть захваченной добычи передавать властям колонии⁴⁸. Путем выдачи таких документов колониальная администрация пыталась контролировать деятельность пиратов. Но каперы отказывались повиноваться колониальным властям.

Недовольные усилением контроля за своей деятельностью моряки бригаантины «Дракон» корсара Джинкса вечером 19 сентября 1705 г. напали на дом шерифа Нью-Йорка, избили самого шерифа, отказавшегося удовлетворить их требования, и нескольких купцов, попытавшихся урезонить возмущенных моряков. Всего собралось 400 пиратов, на разгон которых были направлены солдаты из форта и моряки военных кораблей. Пираты оказали дружное сопротивление; был убит лейтенант и ранен капрал королевских войск. Несколько пиратов были схвачены, одного из них, Э. Уилкинса, казнили 26 октября 1705 г.⁴⁹ Купцы постарались замять этот конфликт, так как боялись испортить отношения с людьми, от деятельности которых зависели их доходы.

Количество каперов в колонии увеличивалось с каждым годом: если в 1702 г. в Нью-Йорке получили каперские патенты 20 капитанов, то в 1740 г. — 30, а в 1756 г. — еще 30 капитанов стали корсарами этой колонии⁵⁰.

⁴⁴ An Account..., p. XII—XIII.

⁴⁵ Archdeacon Th. New York City, 1664—1710, Conquest and Change. Ithaca, 1976, p. 69.

⁴⁶ Kim S. B. Landlord and Tenant in Colonial New York. Manorial Society, 1664—1775. Chapel Hill, 1978, p. 73.

⁴⁷ An Account..., p. XXVII—XLVI.

⁴⁸ The Documentary History..., vol. 2, p. 403; The Iconography of Manhattan Island, 1498—1909/Ed. by I. Ph. Stokes. N. Y., 1967, vol. 4, p. 348.

⁴⁹ An Account..., p. XXX—XXXII; The Iconography..., vol. 4, p. 454.

⁵⁰ Bunker J. Op. cit., p. 42.

Контрабанда и пиратский промысел способствовали образованию крупных торговых капиталов, как об этом свидетельствуют списки налогообложения. Только Фр. Филипп благодаря покровительству голландским каперам нажил состояние более 80 000 флоринов⁵¹. Характерно, что 19 богатейших купцов колонии, связанных с контрабандистами и пиратами, контролировали к 1703 г. всю торговлю Нью-Йорка⁵². Из документов явствует, что в начале XVIII в. пираты Нью-Йорка Клавер, Джинкс, Уиллогби, Пеннистон занимались работоторговлей и снабжали рабами южные и среднеатлантические колонии⁵³. Пиратский промысел и контрабанда привели к распространению в колонии иностранной валюты. Махинации с валютой обогащали купеческую верхушку, ухудшив и без того бедственное положение низов Нью-Йорка⁵⁴.

Усиливается концентрация собственности в руках отдельных купцов: в начале XVIII в. в столице колонии 10% налогоплательщиков владели 47% собственности города, облагаемой налогами; 24 купца, представлявших лишь $\frac{1}{5}$ судовладельцев Нью-Йорка, владели большинством кораблей колонии (65,3% тоннажа). Возросло влияние купеческой верхушки Нью-Йорка на администрацию колонии: 50% должностных постов колониального управления занимали 3% населения Нью-Йорка⁵⁵. Это позволяло торгово-землевладельческой олигархии Нью-Йорка вплоть до войны за независимость сохранять господство в системе колониального управления.

Процесс первоначального накопления капитала вызвал обострение социальных противоречий в колонии. Как вспоминали современники событий⁵⁶, купцы, финансировавшие каперов и контрабандистов, процветали, а фермеры и ремесленники нищали. «Бедные фермеры работали ни за что, их пот и труд вместе с ростовщическими процентами остались в карманах купцов... Простые люди... вынуждены становиться должниками и рабами купцов»⁵⁷.

Развитие всех английских колоний Северной Америки в XVII—XVIII вв. было тесно связано с контрабандной торговлей и пиратством⁵⁸. В последующий период истории США (особенно в войне за независимость в XVIII в. и англо-американской войне 1812 г.) ка-

⁵¹ The Memorial History of the City of New York/Ed. by J. Wilson. N. Y., 1893, vol. 1, p. 129.

⁵² Archdeacon Th. Op. cit., p. 64.

⁵³ An Account..., p. XXVII.

⁵⁴ Money Circulating in New York Prior to 1704. A Report Submitted by C. Colden/Ed. by P. Hamlin.—New York Historical Society Quarterly, 1956, XL, N 4, p. 361–367.

⁵⁵ Archdeacon Th. Op. cit., p. 148, 149; Wilkenfeld B. The New York City Shipowing Community, 1715–1764.—American Neptune, 1977, XXXVII, N 1, p. 56.

⁵⁶ A Glance at New York in 1697. The Travel Diary of Dr. B. Bullivant.—New York Historical Society Quarterly, 1956, XV, N 1, p. 58–73; The Puritans/Ed. by P. Miller, Th. Johnson. N. Y., 1963, p. 425–447.

⁵⁷ Journal of Jasper Danckaerts..., p. 245, 246.

⁵⁸ Dow G., Edmonds J. Op. cit.; Hughson S. Op. cit.; Gosse Ph. Op. cit., p. 176–242.

перы сыграли значительную роль в формировании американского морского флота ⁵⁹.

Пиратство можно рассматривать как особую форму социального протеста, характерную для периода генезиса капитализма. С другой стороны, пиратство и контрабанда стали средствами борьбы колониального купечества против торговых ограничений метрополии. Характерная особенность истории колониального Нью-Йорка — это борьба купеческой верхушки за установление полного контроля над пиратским промыслом. Но полного контроля над морским разбоем не удалось достигнуть, свидетельством этому — восстание каперов 1705 г. Наряду с ограблением индейцев, земельной спекуляцией, эксплуатацией белых сервентов, черных рабов, арендаторов в манорах и «механиков» в поселениях колоний пиратство явилось одним из методов первоначального накопления капитала. История пиратского промысла в колонии Нью-Йорк убедительно подтверждает мысль К. Маркса о том, что развитие торгового капитала «у торговых народов как древнего, так и нового времени непосредственно связано с насильственным грабежом, морским разбоем, хищением рабов, порабощением колоний» ⁶⁰.

⁵⁹ Грибникова И. Н. Первые шаги по созданию американцами регулярного флота в годы войны за независимость. — Американский ежегодник, 1975. М., 1975, с. 124–141; Alden C., Westcott A. The United States Navy. A History. L., 1944; Pierce A. Smugglers' Woods. New Brunswick, 1960.

⁶⁰ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 25, ч. I, с. 364.