

Ю. В. Готье

**Английские путешественники в
Московском государстве в XVI веке**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Ю11

Ю11 **Ю. В. Готье**
Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке / Ю. В. Готье – М.: Книга по Требованию, 2024. – 324 с.

ISBN 978-5-458-55529-6

Все рассказы о путешествиях англичан, собранные в издании, помещены в английских подлинниках в известном собрании Гаклэйти, впервые изданном в 1598-1600 гг. Перевод был сделан с предпоследнего издания 1902 г. и сверен с последним изданием 1927 г.

ISBN 978-5-458-55529-6

© Издание на русском языке, оформление
«УОУО Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ВВЕДЕНИЕ

I

Последнее десятилетие XV в. и первые два десятилетия нового, XVI века ознаменовались величайшими географическими открытиями, сыгравшими совершенно исключительную роль в дальнейшем социально-экономическом развитии европейских стран. 12 октября 1492 г. Христофор Колон (Христофор Колумб) бросил якорь у берегов острова Сан-Доминго и тем положил начало исследованию и завоеванию стран Нового Света. Португальский адмирал Васко-де-Гама, в погоне все за тем же волнующим воображение западноевропейских купцов морским путем в Индию, обогнул южную оконечность необозримого «черного» континента (Африки) и установил с 20 мая 1498 г. непосредственные морские сношения Западной Европы с Индией, избавляя таким образом страны Западной Европы от тяжелого и дорогого посредничества арабов в торговле пряностями европейских купцов с Востоком.

Изменения торговых путей оказали колоссальное влияние на экономику всей Западной Европы: «... революция мирового рынка с конца XV столетия стала уничтожать торговое преобладание северной Италии...»^{*}

Установление прямого морского пути из Западной Европы в Индию нанесло, страшный удар торговой мощи Венеции, базировавшейся на монопольной торговле пряностями, получавшимися из Индии и проходившими через руки арабских купцов, Египет и Сирию. С укреплением испанских хищников-конкистадоров на необъятных просторах Нового Света и с расцветом португальской грабительской торговли в Индии уже в первой четверти XVI в. большие массы ценных заморских товаров появляются на рынках Западной Европы, минуя посредничество богатейших венецианских купцов. Уже в первые годы XVI в., как отмечает венецианец Джироламо Приули в своем дневнике, паника и уныние царили на венецианской бирже: корабли с пряностями стали приходить из Египта все реже и реже, и венецианские цены на восточные пряности совершенно не могли конкурировать с ценами на те же товары, установленными в Лиссабоне. Старой левантинской торговле, так долго служившей источником обогащения венецианского купеческого патрициата, наступил конец. «Теперь-то уж можно оценить и признать, какой великий вред нанесли португальские каравеллы, — восклицает Приули в своем

* Маркс, Капитал, т. I, ч. I, изд. 4-е, 1929 г., стр. 574, прим. 189.

дневнике. — Они забрали все пряности в Индии, которые не привозятся поэтому в Сирию. И с каждым днем все будет хуже и хуже, если эти каравеллы будут повторять это путешествие и будут собирать все пряности и ничего не будет привозиться в Сирию» *.

Стали быстро расти новые центры торговли. Не столько порты Испании в Португалии сделались средоточием этой зарождающейся заокеанской торговли, сколько города северо-западной Европы, лежащие около устья Рейна. — Антверпен, Амстердам, Брюгге и др. Здесь на базе уже мощно развитого ремесла и торговли начинают складываться новые формы торговли. В 1531 г. возникает в Антверпене биржа, где купцы и их агенты начинают вести торговлю, только показывая образцы тех товаров, которыми они торгуют. Старая средневековая ремесленного характера торговля начинает уступать новым ее формам, характерным для эпохи первоначального накопления. «... Великие революции, происшедшие в торговле в XVI и XVII веках после географических открытий и быстро подвинувшие вперед развитие купеческого капитала, составляют главный момент в ряду тех, которые содействовали переходу феодального способа производства в капиталистический» **. Открытие больших залежей серебра в Новом Свете стало наводнить Европу большим количеством благородных металлов: в 1521—1540 гг. доля американского серебра по отношению ко всему серебру, добытому в Западной Европе, была 13 300 кг (17,9%), в 1545—1560 гг. 199 000 кг (75,5%), в 1581—1600 гг. 305 000 кг (88,1%).

Все эти явления привели к так называемой «революции цен», которая, с одной стороны, очень больно ударила по всем трудовым слоям населения и, с другой — содействовала страшному обогащению купеческих и феодальных верхов, с зверской жестокостью эксплуатировавших феодального крестьянина и ремесленника. Самое типичное явление всей эпохи первоначального накопления — экспроприация крестьянства, «когда значительные массы людей внезапно и насильственно отрывались от средств своего существования и выкидывались на рынок труда в виде поставленных вне закона пролетариев» ***. Экспроприация земли у сельского населения совершилась в классической форме в Англии, что и обусловило предпосылки для более быстрого роста капиталистических отношений в этой стране в дальнейшем. В своем экономическом развитии Англия к середине XVI в. не только стала догонять другие страны Западной Европы, но и значительно опережать даже такие страны, как Португалия и Испания, которые в итоге колониальных грабежей эпохи первоначального накопления превратились в огромные колониальные империи, на территории которых никогда не заходило солнце, как кичливо хвастались паразиты-феодалы, испанские гранды и португальские «savalheiros».

В Англии развитие овцеводства привело к быстрому росту товарных отношений внутри страны и к сильному расширению внешнеторговых связей. Уже в последние годы XV в. в Англии имели место попытки организовать экспедиции с целью открытия и исследования новых земель. Особенно большую активность в организации таких экспедиций в Англии проявили бристольские купцы. Еще в 1480 г. крупный бристоль-

* Хрестоматия по социально-экономической истории Европы в новое и новейшее время, М.—Л., 1929 г., ГИЗ, стр. 44.

** Маркс, Капитал, т. III, ч. I, гл. 20, стр. 317.

*** Маркс, Капитал, т. I, 4-е изд. 1929 г., стр. 574.

ский купец, местный шериф Джон Джэй (Jay), был инициатором целой экспедиции для отыскания острова Бразилии; но два корабля по 80 т вместимостью каждый, снаряженные смелым бристольским шерифом, постигла катастрофа. Выйдя 15 июля 1480 г. из Бристоля, Джон Джэй уже в сентябре был вынужден вернуться обратно, так как его корабли были пригнаны назад бурей. Венецианский моряк Джон Кабота на средства бристольских купцов отплывает из Бристоля в 1494 г. в составе целой экспедиции, которой удалось 24 июня 1494 г. в 5 часов утра достичь берегов Северной Америки. Карта Парижской национальной библиотеки, приписываемая Себастиану Каботе, называет эту землю *Prima Vista* («первая увиденная»), а ближайший, примыкающий к ней, остров — островом святого Иоанна. В 1496 г. Кабота отправился уже в новое путешествие на корабле «Матвей», снаряженном на его собственные средства, предварительно получив от короля Генриха VII грамоту на монопольную торговлю с землями, которые им будут открыты. После трехмесячного путешествия, во время которого ему, очевидно, удалось достигнуть берегов Северной Америки, Джон Кабота возвратился в Англию, где он сделался в итоге этого путешествия необычайно популярным. Современник — венецианский писатель Л. Паскуалино — так рассказывает о нем: «Ему (Д. Кабота) оказывают большие почести: он одевается в шелк, и эти англичане бегают за ним, как помещанные, так что он может нанять столько, сколько ему вздумается».

В 1498 г. сын Джона Кабота Себастиан отправился во главе новой экспедиции в составе пяти кораблей и открыл остров Нью-Фаундленд; ему даже впоследствии казалось, что он нашел путь через северо-западный проход, который через Север соединил бы Англию с заманчивыми для купеческого воображения Молуккскими островами и другими странами Востока; особенно чувствуется настойчиво проявлявшаяся инициатива английского крупного купечества*.

Если в XIV и XV вв. Англия главным образом вывозила во Фландрию шерсть для удовлетворения спроса со стороны местной суконной промышленности, которая не могла уже работать только на местном сырье, то уже с начала XVI в. организация английских купцов-суконщиков, так называемая «merchant adventurers», окончательно оформляется в особую компанию с монопольными правами. Компания «merchant adventurers» уже в 1505 г. получила от Генриха VII Тюдора хартию, сильно содействовавшую превращению этой организации английских купцов-суконщиков в компанию с широкими монопольными правами. Последняя уже переходит от вывоза шерсти в Нидерланды к вывозу английского сукна, и вскоре почти весь экспорт английских товаров сосредоточивается в руках этой компании на обширном пространстве побережья Северного моря от реки Соммы во Франции до Дании. В 1564—1565 гг. размеры английского экспорта выражались в сумме 1 097 035 ф. ст., из которой на сукно падало 896 079 ф. ст. Английские «купцы-предприниматели» наносят окончательный разгром ганзейской торговле в Северном море и начинают завязывать торговые сношения с другими странами. Известный рост английской экономики к этому времени не мог не вызвать в Англии к жизни самых разнообразных конквистадорских планов в духе эпохи

* У. Кевингем, Рост английской промышленности и торговли, М. 1904 г., стр. 430—432.

первоначального накопления. Крайне ограниченный запас географических сведений у людей того времени тем более содействовал созданию самых смелых по своим задачам и даже фантастических по своей неразрешимости для того времени географических экспедиций.

Не имея еще сил открыто потягаться с военно-морской мощью Испании в середине XVI в., англичане пока ограничивались дерзкими пиратскими нападениями на бесконечно длинное побережье испанских владений, грабили возвращавшиеся домой с грузом серебра испанские галеоны. В этих пиратских операциях принимали живейшее участие моряки английского «королевского» флота и очень многие из «благородных» представителей английской земельной аристократии, даже и сама королева Елизавета имела «пап» в этих чрезвычайно доходных «предприятиях». Такие люди, как Уольтер Рэли («the great Raleigh»), Фрэнсис Дрэк, Мартин Фробишер и другие менее известные английские моряки XVI в., были яркими представителями типа английских конкистадоров, которые представляли собой поочередно то самых откровенных морских разбойников, то адмиралов королевского флота, то смелых мореплавателей и энергичнейших агентов английской купеческой верхушки по изысканию новых торговых путей и неведомых стран, могущих сулить сказочное обогащение. Для людей этого склада очень типичен девиз У. Рэли — «tam Marti quam Mercurio» (в одинаковой степени преданного богу войны Марсу и покровителю торговли Меркурию), который без всякого преувеличения мог бы быть назван девизом правящих классов «добрый старой Англии».

После путешествия Гауквуса в 1530 г. англичане начинают делать попытку утвердиться в Гвинее и в Бразилии: саутгемптонские купцы начинают развешивать в этих местах свою торговлю. В 1536 г. некий Гор из Лондона, «человек... большой отваги и преданный изучению космографии», организует экспедицию, которая в итоге привела к основанию английской колонии на Нью-Фаундленде и к открытию знаменитых местных рыбных ловель. Придя в разочарование после этой цепи экспедиций, стремившихся открыть во что бы то ни стало северо-западный проход в сказочные страны Восточной Индии и Китая, английские мореплаватели начинают обращать свои взоры на северо-восток. Идея возможности установления морского пути из Западной Европы в Китай и Индию и через северо-восточный проход возникла впервые в Англии в середине XVI в., когда на нее обратил внимание английского купечества Себастьян Кабота около 1553 г. Эта мысль стала оформляться еще ранее в ряде стран и у путешественников, попадавших в Московское государство с начала XVI в.

Так, еще Павел Иовий в 1525 г., со слов члена русского посольства Дмитрия Герасимова, говорит о возможности установления водного пути через Московское царство и Каспийское море в Иран и Индию. В 1527 г. возникает целый проект через отыскание северо-восточного прохода установить морской путь в Китай и Индию. Почти одновременно с организацией английской экспедиции Хью Уиллоуби возникает аналогичный проект у шведского короля Густава Вазы (1523—1560 гг.), который хотел поставить во главе целой экспедиции довольно известного в то время гуманиста — французского писателя Юбера Лангэ. Хотя этот проект шведского короля и не вышел за пределы предварительных переговоров об

организации экспедиции, но самый факт возникновения такого проекта чрезвычайно симптоматичен для всей Западной Европы эпохи первоначального накопления: усиливающийся рост товаризации сельского хозяйства, возникновение мануфактуры, рост городов и расширение внешне-торговых связей — все это не могло не толкать к попыткам нахождения морских путей, связывающих каждый из городов Западной Европы с далекими странами юга и юго-востока Азии, о богатствах которых ходили в Западной Европе XVI в. самые фантастически-преувеличенные рассказы, разжигавшие алчные аппетиты английских, французских, итальянских и шведских купцов, испытывавших глубочайшую зависть к пресловутым «героям» испанской и португальской конкисты — Кортесу, Писсаро, Альбукерку, Альмейде и другим типичным представителям грабительских колониальных «подвигов» эпохи первоначального накопления.

II

Таким образом в середине XVI в. английские купцы особенно настойчиво начинают искать новых рынков для расширения своей торговли. Возникает идея по инициативе Себастьяна Каботы, окончательно к этому времени (1548 г.) осевшего в Англии, организовать специальное общество «общество купцов-предпринимателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений, неизвестных и даже доселе морским путем не посещаемых». Ряд лондонских купцов во главе с лорд-мэром Лондона Джорджем Барнсом и одним из шерифов (aldermen) Уильямом Гарретом (Гаррард) при ближайшем участии Томаса Грешема, основавшего впоследствии (в 1566 г.) первую Лондонскую биржу, собрали капитал в 6 тыс. ф. ст., сложившийся из паев по 25 ф. ст. На эту сумму было снаряжено 3 корабля: «Добрая Надежда», «Благое Упование» и «Эдуард — Благое Предприятие»; последний в 160 т вместимостью и с экипажем в 28 человек. Во главе всей экспедиции был поставлен сэр Хью Уиллоуби, в главные кормчие был выбран Ричард Ченслор, опытный моряк и знаток механики и астрономии*. Английским морякам предстояло путешествие в далекий и неизвестный морской путь: до экспедиции Уиллоуби ни один английский корабль не огибал Норвегии и едва ли мог попасть восточнее Вардехуса. Только наши русские моряки, заинтересованные в установлении морских сношений с Норвегией через Белое море и Мурманский берег, огибали на небольших ладьях северные берега Скандинавии и хорошо знали Нордкап, называвшийся ими Мурманским Носом. Эти сведения о северном морском пути, которые были почерпнуты С. Герберштейном из показаний Григория Истома, Василия Власьева и Дмитрия Герасимова, были им так сильно искажены, что совершенно не могли служить для ориентировки английским морякам во время их экспедиции в поисках северо-восточного прохода. 11 мая 1553 г. с рейда у Детфорда снялась с якоря экспедиция Хью Уиллоуби и после небольшой остановки у Гринича отправилась в свое плавание, мечтая через обнаружение северо-восточного прохода установить правильные торговые сношения с Китаем и Восточной Индией. Этими мечтами буквально пронизаны все параграфы той инструкции «для управления предположенным путешествием в Китай», которая была составлена Себастьяном Каботой и была вручена

* См. текст, стр. 48.

Хью Уиллоуби. «... Вы не можете не знать, — говорится в § 32 этой инструкции, обращенной ко всем участникам экспедиции, — сколь много лиц в том числе его королевское величество, лорды его досточтимого совета, вся компания, а равно ваши жены, дети, родственники, свойственники, друзья и знакомые горят желанием узнать ваше положение, условия, в которых вы находитесь, и ваше благополучие, и в какой степени вы имеете надежду успешно осуществить это замечательное предприятие, которое, как все надеются, будет иметь не меньший успех и принесет не меньшую прибыль, чем та, какую Восточная и Западная Индия принесли императору и королям Португалии» *.

Крупные лондонские купцы, ставшие во главе компании, очевидно, очень боялись каких-либо попыток параллельной торговли за свой страх со стороны мелких купцов, участвовавших в экспедициях: «Каждый из мелких купцов должен предъявлять свои расчеты купеческому старшине по первому требованию, — сурово гласит § 20 инструкции. — Без согласия указанных выше лиц мелкие купцы не имеют права производить какой-либо обмен» **.

Во всей этой инструкции купцы-монополисты угрожали всем своим соотечественникам, которые попытаются отнять хотя бы часть награбленных ими торговых барышей.

Во главе экспедиции, по существу, стоял не столько сам Хью Уиллоуби, сколько целый совет из 12 человек под его непосредственным председательством. Сюда входили два купца — Джордж Бэртон Кейн и Томас Лэнгли, дворянин Джэме Дэйлэбир, англиканский пастор, 3 штурмана с 3 своими помощниками. Из «достоверной записки», найденной на «Доброй Надежде», видно, что из общего количества всех 116 человек участников экспедиции 11 были помечены, как «купцы», очевидно, никаких прямых обязанностей по морской службе не имевшие. Среди матросов этих кораблей были такие люди, которые в истории дальнейших путешествий англичан к северным берегам Московского государства сыграли известную роль. Среди таких в особенности надо отметить Артура Пэта и Уильяма Бэрроу.

Началось длительное и тяжелое путешествие, закончившееся трагической гибелью двух кораблей экспедиции. Еще 2 августа вся эскадра шла вместе с Вардехуса, в гавань которого ей не удалось войти из-за сильного ветра. Вскоре буря разбросала по морю утлые парусные суда XVI в., которые потеряли из вида друг друга. Главный кормчий экспедиции Ричард Ченслор на своем корабле «Эдуард — Благое Предприятие» сумел войти в Вардехус, как гавань, назначенную Уиллоуби местом встречи кораблей. Простояв целую неделю в Вардехусе, Ричард Ченслор так и не дождался остальных своих спутников по экспедиции и решил отправиться дальше один по намеченному для экспедиции маршруту. 24 августа 1553 г. он приплыл в устье Северной Двины к монастырю «святого Николая». «Того же лета, — повествует Двинская летопись, — августа в 24-й день, прииде корабль с моря на устье Двины реки и обоглава: приехали на Холмогоры в малых судах от английского короля Эдварда посол Рьдарт, а с ним — гости» ***.

* См. текст, стр. 36.

** См. текст, стр. 33.

*** Двинская летопись, изд. Титова, стр. 10.

В то время как Ченслор с 23 ноября двинулся в путь на Москву, где он, выдавши себя за посла короля Эдуарда, был торжественно принят Грозным, который «королевенного посла Рыцарта и гостей англичанских земли пожаловал, в свое государство российское с торгом из-за моря на кораблех им велел ходить безопасно и дворы им покупать и строить невозбранно» (Двинская летопись, изд. Титовым, стр. 11), остальные два корабля из экспедиции Х. Уиллоуби, начиная со 2 августа и вплоть до 18 сентября, блуждали в южной части Баренцова моря, когда, уже будучи затерты льдами около «Святого Носа», вынуждены были стать на якорь у гавани при устье Арзины реки. Английские моряки, не имевшие понятия о всех тягостях экспедиции в суровых условиях Арктики, были совершенно не готовы к тому, чтобы перенести трудные условия полярной зимовки. Не имея соответствующего снаряжения и необходимых для полярной зимовки запасов продовольствия, англичане были обречены на верную гибель. Х. Уиллоуби, имевший не малый боевой опыт, не растерялся и в этой трудной обстановке и проявил достаточную энергию в борьбе с условиями, сложившимися неудачно для первой английской экспедиции, поставившей себе целью открытие северо-восточного прохода. Последняя запись дневника, который вел сам Х. Уиллоуби, чрезвычайно в этом отношении показательна. «Пробыв в этой гавани с неделю, — пишет Х. Уиллоуби, — и видя, что время года позднее и что погода установилась плохая — с морозами, снегом и градом, как будто бы дело было в середине зимы, мы решили тут зимовать. Поэтому мы послали троих человек на ю.-ю.-запад посмотреть, не найдут ли они людей; они проходили три дня, но людей не нашли; после этого мы послали еще четырех человек на запад, но и они вернулись, не найдя никаких людей. Тогда мы послали троих человек в юго-восточном направлении, которые таким же порядком вернулись, не найдя ни людей, ни какого бы то ни было жилища»*. Как видно из завещания, найденного на корабле Х. Уиллоуби и большая часть его спутников были еще живы в январе 1554 г. Лишь на следующую зиму корелы обнаружили на Мурманском море два корабля — «стоят на якорях в становищах, а люди на них все мертвы и товаров на них много»**.

Итак, как будто бы с точки зрения интересов лондонских купцов, снарядивших дорогую экспедицию, последняя потерпела полную неудачу, и все затраченные на нее средства погибли безвозвратно.

Попав вместо далекого Камбалка (Пекина), манившего к себе жадного до торговых барышей английского купца, в самое сердце Московской Руси XVI в., Ченслор оказался на высоте всех тех требований, которые ставила перед составом экспедиции инструкция лондонских «купцов-предпринимателей». Опытный моряк показал себя не менее опытным, пронырливым купцом-разведчиком, быстро сумевшим оглядеться вокруг себя и собрать все те сведения, которые могли более всего заинтересовать его лондонских хозяев. В форме живого рассказа-письма, адресованного своему дяде К. Фрозингэму, Ченслор сумел дать в сильных и образных фразах все те наиболее характерные черты экономики, общественно-политического строя, быта и религии Московии, которые заинтересовали его как купца. Он сразу схватил то, что было для

* См. текст, стр. 46.

** Двинская летопись, изд. Титовым.

него новым характерным явлением в экономике Московской феодальной Руси XVI в.: рост связей с рынком и довольно сильное для того времени развитие внутренней торговли ярко выступают в его кратком, но очень насыщенном фактами описании Московии. Очень живо интересуется Ченслора, кто из западных купцов уже проник в Московское государство XVI в. и какое сумел занять положение во внешней торговле Москвы с Западом. Давая характеристику Новгорода и Пскова как поставщиков ряда товаров (льна, конопли, воска, меда и кож), Ченслор тут же указывает на наличие в Новгороде досадливых для англичан конкурентов: «У голландских купцов есть там свои склады», — замечает он.

В марте 1554 г. Ченслор и сопровождавшие его лица отправились из Москвы в обратный путь в Англию, проделав морскую часть пути на «Эдуарде — Благое Предприятие», увозя с собой грамоту Ивана IV на право свободной торговли с Московским государством. Намереваясь начать большую войну с Ливонией за часть побережья Балтийского моря, Иван IV был очень заинтересован в установлении постоянных торговых сношений с одним из крупных государств Западной Европы, откуда он мог бы получать не только нужные ему для организации большой военной борьбы предметы вооружения и хороших мастеров, в которых так нуждалось Московское государство XVI в., но и в котором он в случае нужды мог бы найти политического союзника в своей борьбе за Ливонию. Во время обратного путешествия в Англию Ченслор попал в руки голландцев, которые дочиста ограбили весь корабль, после чего английские моряки с трудом добрались до Лондона.

Информация Ченслора о вновь открытых возможностях для английской торговли настолько была убедительна, что общество «купцов-предпринимателей» поскорее постаралось получить особую хартию от королевы Марии на исключительное право торговли с Московским государством. Хартия 6 февраля 1555 г. положила начало образованию «Московской компании» («*Moscouy company*»), сыгравшей такую исключительную роль в англо-русских отношениях второй половины XVI и XVII вв. Капитал этой компании был определен в 6 тыс. ф. ст. и составлялся из акций по 25 ф. ст., размещенных в 1555 г. между 207 акционерами. Во главе компании находилось правление, состоявшее из 1 или 2 губернаторов, 4 консулов и 24 ассистентов губернатора и консулов. Все эти должностные лица компании избираются сроком на один год, за исключением Себастиана Каботы, который был выбран первым губернатором общества пожизненно, после же его смерти губернаторов обычно бывало по два. По большей части должностные лица компании переизбирались и занимали свои должности по несколько лет подряд. Так, известный Уильямс Гаррард занимал должность губернатора в продолжение 10 лет (1561—1571 гг.). Правление общества обладало большими правами: отменяло старые правила, выпускало новые, следило за их выполнением, принимало новых членов общества, налагало наказания на провинившихся. Проводили в жизнь решения и постановления общества особые сержанты (*sergeants*). Кроме заседаний правления или совета общества существовали еще годовые собрания членов, где голосовали обычным поднятием рук. Годовые собрания обычно приурочивались к началу весны или лета, когда уже разворачивались торговые дела компании с Московским государством. Из списка членов «*Moscouy company*», относящегося

к маю 1555 г. можно составить себе известное представление о социальном составе этого акционерного общества. Кроме одного «earl», список членов компании возглавляют 6 лордов, 22 человека с титулом «knight», из них 5 ольдерменов), 13 «esquires», 8 ольдерменов и 8 «gentlemen», остальные члены компании состояли из представителей верхушечных и средних слоев английского купечества. Из этого одного уже можно судить, насколько сильное влияние могли оказывать на дела компании представители английского высшего дворянства, тесно связанного с двором королевы*.

Члены правления компании сами непосредственно торговлей в Московии не руководили, а назначали для этой цели особых лиц, носивших название агентов (agents). Полномочия агентов за удаленностью места их деятельности на деле были очень широки — обычно бывало 2 или 3 агента, один из которых являлся главным. Он носил название «губернатора» (governor), точнее «правитель», или «управляющий». В обязанность агентов входило управлять в Московском государстве всеми делами компании: агентам же были подчинены и слуги компании, делившиеся на более привилегированную часть — стипендиатов — и остальную массу — подмастерьев, положение которых очень напоминает быт подмастерьев старых средневековых гильдий. Над подмастерьями агенты обладали всей полнотой своей власти, вплоть до наложения самых различных наказаний, стипендиатов же они должны были отправлять для наложения взысканий в Англию. Такова в самых кратких чертах была организация «Moscovy company», жадно стремившейся к захвату в свои руки всей торговли Англии с Московским государством во второй половине XVI в.**.

III

«Открыв» дорогу в Московию, лондонские заправилы «Moscovy company» стараются, с одной стороны, как можно скорее укрепиться на московском рынке и поискать новых многообещающих сухопутных путей, а с другой стороны, не бросают и мысли о возможности открытия северовосточного прохода. Вот почему мы видим, как в одно и то же время часть английских моряков настойчиво продолжает свои поиски в области изыскания путей на русском севере и в своем обследовании заходит далеко за о. Вайгач, а Стэфен Барроу делает интересные открытия в направлении р. Оби.

Не успел еще А. Дженкинсон прибыть со своей небольшой флотилией к берегам Белого моря, как уже двое англичан — Томас Соутэм и Джон Спарк — в 1556 г. тщательно обследуют возможность для провоза товаров пользоваться путем, ведущим от Онежской губы до Сумского посада и от Сумского посада до Новгорода через Онежское и Ладожское озера, т. е. приблизительно в направлении нынешнего Беломорско-Балтийского канала***. Суховатый, деловитый отчет этих двух английских торговых разведчиков показывает, с каким вниманием относились англи-

* И. Любименко, История торговых сношений России с Англией, Юрьев 1912 г., гл. I и II.

** Studies in the History of English Commerce in the Tudor period. A. J. Gerson, The organization and Early History of the Moscovy company. New York 1912, pp. 116—120.

*** См. текст стр. 81—88.

чане ко всякой возможности установить торговые пути и связи между Белым и Балтийским морями, которые для их кораблей были сравнительно так мало доступны в это время, в особенности в связи со сложной борьбой за Балтику, разгоревшейся между Данией, Швецией, Польшей, Ливонией и Московией. Соутэм и Спарк внимательно обследуют складочные возможности в промежуточных пунктах на том пути, по которому они мечтают перебрасывать товары из Новгорода к стоянке английских кораблей в Онежском устье. Они указывают, например, что «в Повеце можно нанять немало складочных помещений: если бы товаров было столько, сколько могут увезти девять кораблей, то и на это складов хватило бы». Соутэм и Спарк кропотливо вычислили, во сколько может обойтись перевозка товаров с пуда на всем протяжении исследованного ими пути. Оказалось, что перевозка пуда товара от Новгорода до Сумского посада может стоить 8—9 пенсов, а от Сумского посада до рейда у Св. Николая «не более, как по 3 пенса с пуда. Таким образом... перевозка товаров будет стоить 2 алтына с пуда или по 23 алтына с бочки»^{*}. Не розовые надежды на большие торговые барыши и сбыт больших партий товара иногда терпели фиаско: целая партия товара, захваченная Соутэмом и Спарком из Холмогор, не могла быть продана: «очень уж бедно повсюду население страны», добавляют угрюмо авторы этого отчета, давая тем самым еще лишний штрих для характеристики экономики Московской феодальной Руси XVI в.

Одной из наиболее ярких страниц в истории изучения нашего Севера иностранными мореплавателями в XVI в. являлись, безусловно, записи Уильяма и Стифена Бэрроу, впервые попавших в Баренцево море на «Эдуарде — Благое Предприятии». Старший штурман Стифен и скромный рядовой матрос Уильям внесли солидный вклад в ознакомление Западной Европы с нашим Севером. В итоге многочисленных путешествий 1553—1588 гг. Уильям Бэрроу составил крайне интересную карту побережья Баренцева моря, которую Гаклюйт в заглавии посвященной записки к этой карте, представленной Елизавете, называет «точной и замечательной». Не меньший интерес представляют его «показания», касающиеся Нарвы, Кигора и других местностей.

В истории попыток открытия северо-восточного прохода до путешествия Баренца, безусловно, первое место среди западноевропейских мореплавателей принадлежит Стифену Бэрроу. Его плавание в 1556 г. в Баренцевом море на небольшом судне-пинассе «Серчрифт» не может не вызвать огромного интереса у каждого, кто занимается вопросами истории географических исследований. Стифен Бэрроу сумел на своем маленьком, даже по масштабам XVI в., судне проделать очень большой путь от Лондона вдоль норвежских берегов к берегам Новой Земли вплоть до широты 70° 42', почти к ней приблизившись около острова Междушарского на широте 70° 20'; отсюда Бэрроу направился к острову Вайгачу, обследовал его северные берега, увидел своими глазами необозримую панораму сплошного льда на Карском море и, повернув назад, отбывая с юго-востока остров Колгуев, направился в Чешскую губу, оттуда, минуя Канин Нос, пришел на зимовку в Двинское устье. «Купцы-предприниматели» придавали, очевидно, большое значение экспедиции С. Бэрроу,

* См. текст, стр. 87, 88.