

THE TRAGIC ENGLISH EXPEDITION TO MOSCOW IN 1553

ინგლისელთა 1553 წლის ტრაგიკული ექსპედიცია მოსკოვის მიმართულებით

IZOLDA BELTADZE

Doctor of historical sciences, Professor
Of Batumi Shota Rustaveli State University
№35 E. Ninoshvili st. Batumi, Georgia
Beltadzeizoda@gmail.com
+995599110111
Orcid ID:0000-0002-7488-5732

Abstract

The previous work discusses the tragic expedition of 1553 by the English to Moscow. Of the three ships participating in it: Bona Speranza, Bona Confidentia and Edward Bonaventure, two ships with their crews perished in the White Sea (near the Collie Peninsula), including the captain Hugh Willoughby, but one ship, Edward Bonaventure, captained by Richard Chancellor, still reached the Moscow state. Later, in 1555, the Moscow Shipping Company was founded, which played an important role in establishing diplomatic and trade relations between the two states: England and Moscow.

The participants of the English expedition made great sacrifices, determination, risked their lives, and incurred great expense to travel to Moscow, which we will discuss in this paper.

The expedition leader Sebastian Cabot fairly assessed this journey: “I have never seen or heard of so much work being done in any country for such a cause. I hope that this journey will be completed and will yield good results if everyone fights resolutely and fulfills their duty.”

The work disusses the goals of the expedition, its organization, composition, the purpose of the Council of 12, its charter, results, and the address of the expedition leader Sebastian Cabot to the sailors, which well reflects the organization, firm discipline and order of the expedition.

The question arises as to what led to the death of Hugh Willoughby and the sailors of his two ships?

The answer is one: inexperience and the harsh Russian winter. The frost in the White Sea reached 30 degrees, and the sailors could not bear it.

Following this expedition (1553), on February 6, 1555, the British kings Mary Tudor and Philip II issued a charter granting England trading privileges with the Moscow state. This charter officially marked the beginning of the creation of the Moscow Trading Company.

The company imported various types and colors of fabrics to England, which were in great demand, as well as ammunition. The export items included: hemp, wax, flax, ropes, threads, furs, and more.

This company differed from its predecessor, the London Merchant Adventurers' Company, which engaged in continental trade individually.

The company also differed from the East India and West India Companies, which colonized and exploited the lands they occupied;

The Moscow Stock Company enjoyed privileges under the charters granted by the Russian Tsar (1555, 1557, 1567, 1569), and moreover, had a trade monopoly on the said land;

He also played an important role in the rapprochement of Russian and Western (English) cultures. In establishing diplomatic, political, and trade relations between the two states;

This was the first joint-stock company, which played a major role in the development of trading activities in England and the formation of other joint-stock companies (Levant, East India, West India, East Baltic).

Thus, although the English voyage to Moscow was carried out under very difficult conditions, and two ships were lost, they eventually reached the Moscow state, which led to the establishment of the Moscow Shipping Company in 1555, which brought the two states of England and Moscow closer in trade, diplomacy, and culture.

Keywords: joint-stock company, charter, company, merchant-adventurer, East India Company, West India Company, Levant Company, Baltic Company.

იზოლდა ბელთაძე

ისტორიის მეცნიერებათა დოქტორი.
ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის პროფესორი
საქართველო. ბათუმი. ნინოშვილის №35

Beltadzeizoda@gmail.com

+995599110111

Orcid ID:0000-0002-7488-5732

აბსტრაქტი

წინამდებრე ნაშრომში განხილულია მოსკოვის მიმართულებით ინგლისელთა მიერ ჩატარებული 1553 წლის ტრაგიკული ექსპედიცია. მასში მონაწილე 3 გემიდან : **Bona Speranza**, **Bona Confidentia** და **Edward Bonaventure**-დან, ორი გემი თავისი ეკიპაჟით დაიღუპა თეთრ ზღვასთან (კოლის ნახევარკუნძულთან) მათ შორის ეკიპაჟის მეთაური ჰიუ უილოუბი, მაგრამ ერთმა გემმა **Edward Bonaventure**, რომლის კაპიტანი იყო რიჩარდ ჩენსლერი, მაინც მიაღწია მოსკოვის სახელმწიფომდე. შემდეგში 1555 წელს მოსკოვის საპაიო კომპანია დაარსდა, რომელმაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ორი სახელმწიფოს: ინგლისის და მოსკოვის დიპლომატიურ და სავაჭრო ურთიერთობის დამყარებაში.

ნაშრომში განხილული გვაქვს ექსპედიციის მიზნები, ორგანიზება, შემადგენლობა, 12-ის საბჭოს დანიშნულება, წესდება, შედეგები და ექსპედიციის მეთაურის სებასტიან

კაზოტის მიმართვა მეზღვაურებისადმი, რაც კარგად ასახავს, ექსპედიციის ორგანიზებულობას, მტკიცე დისციპლინას და წესრიგს.

ინგლისის ექსპედიციის მონაწილეებმა დიდი თავგანწირვა, მონდომება, სასიცოცხლო რისკი და ხარჯები გასწია მოსკოვში მოგზაურობისათვის, რის შესახებაც ვიმსჯელებთ ამ ნაშრომში.

ექსპედიციის მეთაურმა სებასტიან კაზოტმა სამართლიანად შეაფასა ეს მოგზაურობა: “არცერთ სახელმწიფოში არ მინახავს და არ მსმენია, რომ ამდენი სამუშაო გაწეულიყო ასეთი საქმისთვის. იმედია, რომ ეს მოგზაურობა დასრულდება და კარგ შედეგს გამოიღებს, თუ ყველა მტკიცედ იბრძოლებს და შეასრულებს თავის მოვალეობას”.

ისმის კითხვა რამ განაპირობა ჰიუ უილოუბის, მისი ორი გემის და მეზღვაურების დაღუპვა.

პასუხი ერთია გამოუცდელი და რუსეთის მკაცრი ზამთარი. თეთრ ზღვაში ყინვა 30 გრადუსამდე აღწევდა და ეს ვერ გადაიტანა მეზღვაურებმა.

ჰიუ უილოუბის მოგზაურობა მოსკოვის მიმართულებით იყო მართალია ტრაგიკული, მაგრამ ირკვევა ინგლისელი მეზღვაურების მაღალი დისციპლინა, ორგანიზებულობა, თავგანწირვა, რაც გმირობის ტოლფასი იყო და ეს გაიღო ინგლისელმა ხალხმა. მათ იცოდნენ, რომ წარმატების მიღწევა მსხვერპლის გარეშე შეუძლებელი იყო.

ამ მოგზაურობის (1553 წ) შემდეგ 1555 წლის 6 თებერვალს ბრიტანეთის მეფეებმა: მარი ტიუდორმა და ფილიპე II-მ გამოსცეს ქარტია, რომელმაც მიანიჭა ინგლისს ვაჭრობის პრივილეგიები მოსკოვის სახელმწიფოსთან. ამ ქარტიამ ოფიციალურად, სათავე დაუდო მოსკოვის საპაიო კომპანიის შექმნას.

მოსკოვის საპაიო კომპანია რუსეთის მეფისაგან მინიჭებული სიგელებით, (1555, 1557, 1567, 1569) სარგებლობდა პრივილეგიებით, უფრო მეტიც აღნიშნულ მიწაზე ჰქონდა სავაჭრო მონოპოლიური უფლება.

ამდენად, მართალია ინგლისელთა მოგზაურობა მოსკოვის მიმართულებით მეტად რთულ პირობებში წარიმართა, ორი გემი დაიღუპა კიდევ, მაგრამ საბოლოოდ მაინც მიაღწიეს შედეგს. ჩააღწიეს მოსკოვის სახელმწიფომდე და ორი წლის შემდეგ დაარსდა მოსკოვის საპაიო კომპანია, რომელმაც ხელი შეუწყო ორი სახელმწიფოს ინგლისის და მოსკოვის სავაჭრო, დიპლომატიურ და კულტურულ დაახლოებას და სხვა აქციონერული (ლევანტის, ოსტ-ინდოეთის, ვესტ-ინდოეთის, აღმოსავლეთის-ბალტიის) კომპანიების ჩამოყალიბებაში.

საკვანძო სიტყვები: საპაიო, ქარტია, კომპანია, ვაჭარ-ავანტიურისტი, ოსტ-ინდოეთი, ვესტ-ინდოეთი, ლევანტი, ბალტიის კომპანია.

შესავალი

წინამდებრე ნაშრომში განხილულია მოსკოვის საპაიო კომპანიის შექმნის წინა პერიოდში, კერძოდ მოსკოვის მიმართულებით ჩატარებული 1553 წლის ექსპედიცია, რომელმაც შემდეგში 1555 წელს სათავე დაუდო მოსკოვის საპაიო კომპანიის დაარსებას. ეს იყო ინგლისის პირველი საპაიო კომპანია.

ნაშრომში განხილული გვაქვს ექსპედიციის მიზნები, ორგანიზება, შემადგენლობა, 12 - ის საბჭოს დანიშნულება, წესდება, შედეგები და ექსპედიციის მეთაურის სებასტიან კაბოტის მიმართვა მეზღვაურებისადმი, რაც კარგად ასახავს, ექსპედიციის ორგანიზებულობას, მტკიცე დისციპლინას და წესრიგს.

ინგლისის ექსპედიციის მონაწილეებმა დიდი თავგანწირვა, მონდომება, სასიცოცხლო რისკი და ხარჯები გასწია მოსკოვში მოგზაურობისათვის, რის შესახებაც ვიმსჯელებთ ქვემოთ.

ექსპედიციის მეთაურმა სებასტიან კაბოტმა სამართლიანად შეაფასა ეს მოგზაურობა: „არცერთ სახელმწიფოში არ მინახავს და არ მსმენია, რომ ამდენი სამუშაო გაწეულიყო ამ საქმისათვის. იმედია, რომ ეს მოგზაურობა დასრულდება და კარგ შედეგს გამოიღებს, თუ ყველა მტკიცედ იბრძოლებს და შეასრულებს თავის მოვალეობას“.

ისმის კითხვა რამ განაპირობა ჰიუ უილოუბის და მისი ორი გემის მეზღვაურების დაღუპვა.

პასუხი ერთია გამოუცდელიობა და რუსეთის მკაცრი ზამთარი. თეთრ ზღვაში ყინვა 30 გრადუსამდე აღწევდა და ეს ვერ გადაიტანა მეზღვაურებმა.

ამ მოგზაურობის (1553 წ) შემდეგ 1555 წლის 6 თებერვალს ბრიტანეთის მეფეებმა: მარი ტიუდორმა და ფილიპე II-მ გამოსცეს ქარტია, რომელმაც მიანიჭა ინგლისს ვაჭრობის პრივილეგიები მოსკოვის სახელმწიფოსთან. ამ ქარტიამ ოფიციალურად, სათავე დაუდო მოსკოვის საპაიო კომპანიის შექმნას.

მოსკოვის საპაიო კომპანია რუსეთის მეფისაგან მინიჭებული სიგელებით, (1555, 1557, 1567, 1569) სარგებლობდა პრივილეგიებით, უფრო მეტიც აღნიშნულ მიწაზე ჰქონდა სავაჭრო მონოპოლიური უფლება. ეს იყო პირველი საპაიო კომპანია, რომელმაც დიდი როლი ითამაშა ინგლისში სავაჭრო საქმიანობის განვითარებაში და სხვა აქციონერული (ლევანტის, ოსტ-ინდოეთის, ვესტ-ინდოეთის, აღმოსავლეთის -ბალტიის) კომპანიების ჩამოყალიბებაში. მოსკოვის საპაიო კომპანიის ისტორია ცალკე კვლევის საგანია.

ამდენად, მართალია ინგლისელთა მოგზაურობა მოსკოვის მიმართულებით მეტად რთულ პირობებში წარიმართა, ორი გემი დაიღუპა კიდეც, მაგრამ საბოლოოდ მაინც იყო მნიშვნელოვანი და მიაღწიეს შედეგს. ჩააღწიეს მოსკოვის სახელმწიფომდე, რასაც 1555 წელს მოყვა მოსკოვის საპაიო კომპანიის დაარსება, რომელმაც მოახდინა ორი სახელმწიფოს ინგლისის და მოსკოვის სავაჭრო, დიპლომატიური და კულტურული დაახლოება.

მეთოდი

ნაშრომში გამოყენებულია 1913 წლის ინგლისური წყარო- „Studies in The History of English Commerce in The Tudor Period“.

ჩვენამდე მოაღწია 1554 წელს, **მურმანსკის** სანაპიროზე აღმოჩენილმა ჩანაწერებმა, რაც მიეკუთვნებოდა **სერ ჰიუ უილოუბის** (დაიღუპა ექსპედიციის დროს) და ნაპოვნი იყო გემზე. ეს იყო : ექსპედიციის სპეციალური წესდება, გემებზე მყოფი პერსონალის სია, ექსპედიციის მეთაურის ჰიუ უილოუბის დღიური, რაც იძლევა ცნობებს ექსპედიციის

მთელი რიგი საკითხების შესახებ. ეს მასალა მოვიპოვეთ პუბლიკაციაში „ინლისელი მოგზაურები მოსკოვის სახელმწიფოში XVI საუკუნეში,“ რომელიც ინგლისურიდან თარგმნა ი. ვ. გოტიემ. (1938 წ.)

ასევე გამოვიყენეთ რიჩარდ ჰაკლუიტის (2) ნაშრომი „ინგლისელი ერის ძირითადი ნავიგაციები, მოგზაურობები და აღმოჩენები“, რომელიც გამოცემულია ლონდონში 1886 წელს.

კრიტიკული ანალიზის საფუძველზე გამოვიყენეთ სხვა უცხოელი ავტორების : კაშინის(4), კენინგემის(5), კოსტომაროვის (6), კლიუჩკოს (7), მედუშევსკის (8), შრომები.

ქართულ ისტორიოგრაფიაში არ არის შესწავლილი ჰიუ უილოუბის ექსპედიცია და მოსკოვის საპაიო კომპანია, რომელიც , როგორც აღვნიშნეთ ,შემდეგი კვლევის საგანია.

შედგები

მართალია ეს ექსპედიცია დანაკარგების გარეშე არ დასრულებულა, მასში მონაწილე 3 გემიდან : **Bona Speranza**, **Bona Confidentia** და **Edward Bonaventure-დან**, ორი გემი თავისი ეკიპაჟით ტრაგიკულად დაიღუპა თეთრ ზღვასთან (კოლის ნახევარკუნძულთან) მათ შორის ეკიპაჟის მეთაური ჰიუ უილოუბი, მაგრამ ერთმა გემმა **Edward Bonaventure** , რომლის კაპიტანი იყო რიჩარდ ჩენსლერი, მაინც მიაღწია მოსკოვის სახელმწიფომდე. შემდეგში 1555 წელს მოსკოვის საპაიო კომპანია დაარსდა, რომელმაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ორი სახელმწიფოს: ინგლისის და მოსკოვის დიპლომატიურ და სავაჭრო ურთიერთობის დამყარებაში.

მსჯელობა

ცნობილია, რომ 1555 წლის 6 თებერვალს ბრიტანეთის მეფეებმა: მარი ტიუდორმა და ფილიპე II-მ გამოსცეს ქარტია, რომელმაც მიანიჭა ინგლისს ვაჭრობის პრივილეგიები მოსკოვის სახელმწიფოსთან. ამ ქარტიამ ოფიციალურად, სათავე დაუდო მოსკოვის საპაიო კომპანიის შექმნას (**Английские путешественники, 1938 , გვ. 29-46**).

კომპანიის დაარსებს წინ უსწრებდა 1553 წლის ექსპედიცია.

საინტერესოა თუ როგორ მომზადდა ეს ექსპედიცია მოსკოვში მოგზაურობისათვის.

ინგლისიდან წარმოშობით იტალიელმა **სებესტიან კაბოტმა** მოახდინა ექსპედიციის ორგანიზება ჩრდილო-აღმოსავლეთით, არქტიკის ზღვიდან ჩინეთის და მოლუსკის კუნძულების მიმართულებით (დღეს ინდონეზიის ნაწილი). ექსპედიციის მიზანი იყო ბოლო მოედო ესპანეთის და პორტუგალიის მონოპოლიისათვის და მოსკოვის სახელმწიფოში მიეღწიათ. მან შეიმუშავა სტრატეგია, აირჩია ექსპედიციის ხელმძღვანელები, დაარწმუნა ინგლისის ხელისუფლება პროექტის მნიშვნელობაში და მიიღო პოლიტიკური მხარდაჭერა.

ინგლისის მეფის ედუარდ VI-ის მმართველობის მე-7 წელს, 1553 წლის 9 მაისს ჩატარდა ექსპედიცია.

სებასტიან კაბოტის ექსპედიციაში მონაწილეობდა არისტოკრატები და მსხვილი ვაჭრები. ექსპედიციისათვის თავდაპირველად შეგროვდა 6 000 ფუნტი. შესატანი პაი შეადგენდა 25 ფუნტს. სულ მონაწილეობდა 240 კაცი სხვა მონაცემებით 1555 წელს იყო 200 კაცი (**Studies,1913, გვ. 320**). ექსპედიციისათვის აღჭურვეს სამი ხომალდი „კეთილი იმედი“ (**Bona Speranza**) 120 ტონა წყალწყვის, „კეთილი ნდობა“ (**Bona Confidentia**) 90 ტონა წყალწყვის და „ედუარდ კეთილის“ (**Edward Bonaventure**) 160 ტონა წყალწყვის. გემები აღჭურვილი იყო საბრძოლო მასალით და არტილერიით, რომ წინააღმდეგობა გაეწიათ

ნებისმიერი მტრისათვის, რომელიც გზაზე შეხვდებოდათ. ფლოტის მეთაურები იყვნენ **ჰიუ უილოუბი და გამოცდილი მეზღვაური რიჩარდ ჩენსლერი**, რომლებიც დიდი ავტორიტეტით სარგებლობდნენ.

მე-16 საუკუნის ინგლისელი მეზღვაური და მკვლევარი რიჩარდ ჩენსლერი (1521-1556) იყო გემის **Edward Bonaventure-ის** კაპიტანი. ჩენსლერმა შეძლო თეთრ ზღვაში შესვლა. გარდა ამისა ის შეხვდა იქ რუს მეთევზეებს, მიაღწია არხანგელსკამდე, იქედან კი ხმელეთით ჩავიდა მოსკოვში. ის კარგად მიიღო რუსეთის მეფემ ივანე IV მრისხანემ. მისცეს საკვები, თავშესაფარი და ზამთრის გადატანისათვის დახმარება აღმოუჩინეს. ჩენსლერი გახდა პირველი ინგლისელი, რომელმაც ოფიციალურად დაამყარა კავშირი რუსეთის სახელმწიფოსთან. ჩამოყალიბდა ინგლის-რუსეთის სავაჭრო ურთიერთობები და შეიქმნა 1555 წელს მოსკოვის საპაიო კომპანია. 1556 წელს რუსეთიდან ინგლისში დაბრუნებისას მისი გემი ჩამირულა შოტლანდიის სანაპიროსთან. ჩენსლერი დაიღუპულა, ხოლო რუსი ელჩი რომელიც მიყვებოდა ინგლისში ძლივს გადარჩენილა.

ექსპედიცია დაიწყო, როგორც ცნობილია, 1553 წლის 9 მაისს. ექსპედიციას ფაქტიურად სათავეში ედგა მრჩეველთა საბჭო 12 კაცის შემადგენლობით, რომელშიც ჰიუ უილოუბის და რიჩარდ ჩენსლერის გარდა შედიოდნენ: ორი ვაჭარი, მოძღვარი, თავადაზნაური, სამი შტურმანი და სამი მისი მოადგილე. ექსპედიციაში სულ მონაწილეობდა 116 კაცი, რომელთა შორის იყო 11 ვაჭარი. მარაგი ჰქონდათ 18 თვის.

დოკუმენტებში მოცემულია ამ მოგზაურობისთვის დანიშნული თორმეტი მრჩეველის სახელი, რომელიც მოგვყავს ქვემოთ.

(იხ.ქვემოთ ცხრილი1.)

თორმეტი მრჩეველი		
1	სერ ჰიუ უილოუბი ნაითი,	გენერალი კაპიტანი
2	რიჩარდ ჩენსლერი	გემის „ედვარდ ბონავენტურას“ კაპიტანი, ფლოტის მთავარი მესაჭე.
3	ჯორჯ ბარტონი კეიპ	ვაჭარი
4	რიჩარდ სტაფორდი,	მღვდელი
5	თომას ლენგლი	ვაჭარი
6	ჯეიმს დეილუბერ	თავადაზნაური
7	. უილიამ ჯეფერსონი	გემის (Bona Speranza) ადმირალი
8	სტივენ ბაროუ	გემის „ედუარდი“ ნავიგატორი
9	კორნელიუს დურფუატი	გემის „ნდობის“ ნავიგატორი.
10	როჯერ უილსონის	დამხმარე ნავიგატორი
11	ჯონ ბექლენდი	დამხმარე ნავიგატორი
12	რიჩარდ ინგრამი	დამხმარე ნავიგატორი

(Английские путешественники,1938, გვ.29-47)

ჰიუ უილოუბი იყო, როგორც აღვნიშნეთ, ექსპედიციის მონაწილე და ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ფიგურა ინგლისის საზღვაო ისტორიაში, რომლის გემები (**Bona Speranza**) და (**Bona Confidentia**) დაშორდა ჩენსლერის გემს. უილოუბის ეკიპაჟი აღმოჩნდა სრულ იზოლაციაში. თუ ჩენსლერმა ზამთარი ხმელეთზე გაატარა, უილოუბმა არჩია გემზე დარჩენა, რაც საბედისწერო აღმოჩნდა. უილოუბი დღეს აღიარებულია, როგორც გმირი მკვლევარი, მაგრამ ამავე დროს ის მიჩნიათ ტრაგიკული გაკვეთილის სიმბოლოდ გეოგრაფიული აღმოჩენების ეპოქაში.

ჰიუ უილოუბის ჩანაწერებში მივაკვლიეთ **წესდებას**, რომელიც 33 პუნქტისაგან შედგებოდა და მას გემზე მყოფი ყველა პიროვნება ემორჩილებოდა, რათა წესრიგი დაემყარებინათ. ეს წესდება იმდენად საინტერესო იყო, რომ საჭიროდ ჩავთვალეთ მოგვეტანა ზოგიერთი მათგანი.

აი რა პუნქტები იყო წესდებაში:

ექსპედიციის წარმატებისათვის უპირველესად აუცილებელი იყო მკაცრი დისციპლინა. უნდა დაედოთ ფიცი, რომ დაემორჩილებოდნენ გემის მეთაურს, კაპიტანს, ნავიგატორს, თანაშემწეებს და მრჩეველებს (საბჭოს წევრი იყო 12 კაცი), როგორც საზღვაო მოგზაურობის დროს, ისე ახალ მიწებზე მისვლის დროს. დაიცავდნენ ყველა კანონს და წესებს, უარს არ იტყოდნენ მოგზაურობაზე ექსპედიციის დასრულებამდე, ყველა შეასრულებდა მასზე დაკისრებულ მოვალეობას. კვირაში ერთხელ უნდა წაეკითხათ ბრძანების წიგნი, რათა ხსომებოდათ მათ მიერ დადებული ფიცი, ქცევის წესები და მოვალეობა-ვალდებულებები.

სიფრთხილისათვის ფლოტს უნდა ეცურა ერთმანეთთან ახლოს. ქარისა და ამინდის გაუარესების შემთხვევაში გემის კაპიტნები უნდა გამოცხადებულიყვნენ ადმირალის გემზე, რათა სათანადო რჩევები მიეღოთ.

სპეციალურად წიგნში აკეთებდნენ ჩანაწერებს: ზღვის მოქცევის და დინების, მზის, მთვარის და ვარსკვლავების სიმაღლისა და მოძრაობის შესახებ. ასევე ყოველკვირეულად უნდა წარედგინათ კაპიტანის ან უფროსი ოფიცრებისათვის ზუსტი ანგარიში პროდუქტების ხარჯვის შესახებ, რათა საკვების მარაგი დაეზოგათ.

იმ შემთხვევაში თუ რომელიმე პირი განურჩევლად თანამდებობისა არ შეასრულებდა კეთილსინდისიერად თავის მოვალეობას მას ანთავისუფლებდნენ და მის ადგილზე სხვას იღებდნენ.

გემზე დაუშვებელი იყო ერთმანეთის ლანძღვა, ბილწსიტყვაობა, ბანქოს და სხვა სახის თამაშობები, რაც შესაძლებელია ჩხუბს და მკვლევლობასაც კი გამოიწვევდა.

ინგლისელები რწმენას დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ. დილით და საღამოს აუცილებელი იყო ლოცვების კითხვა. ყველა გემზე იმყოფებოდა მღვდელი, რომელიც ღვთისმსახურებას ატარებდა.

დიდ ყურადღებას უთმობდნენ გემების უსაფრთხოებას. სპეციალურად დანიშნულ პირს ევალებოდა სათანადოდ შეენახა საბრძოლო აღჭურვილობა, რომელსაც თავდაცვისათვის იყენებდნენ.

ასევე ყურადღება ეთმობოდა ჰიგიენის წესების დაცვას. დაუშვებელი იყო სამზარეულოში და გემის ბაქანზე ჭუჭყის დატოვება.

ახალგაზრდებისათვის უნდა ესწავლებინათ საზღვაო საქმე. მეზღვაურთა გამოსასვლელი სამოსი უნდა ყოფილიყო კონტროლის ქვეშ. მეზღვაურებს ლამაზი სამოსი უნდა ჩაეცვათ ზეიმის დროს. (მაგ. ექსპედიციის წარმატებით დასრულების დროს-ი. ბ)

ზრუნავდნენ ადამიანების ჯანმრთელობაზეც. ავად გახდომის შემთვევაში უნდა აღმოეჩინათ სათანადო დახმარება. ასევე თუ გემზე ვინმე მოკვდებოდა ან დაიკარგებოდა, მისი ქონება და გამომუშავებული თანხა კაპიტანის მეთვალყურეობით უნდა შეენახათ და მისი ოჯახისათვის გადაეცათ.

მიმართავდნენ ხერხს, რათა შეეკრიბათ ცნობები უცხო ხალხის შესახებ. მათგან ერთ კაცს მიიტყუებდნენ გემზე, მიართმევდნენ ღვინოს ან ლუდს, რომ გულწრფელი ყოფილიყო და მათი ხალხის შესახებ ყველაფერი ეთქვა.

თუ სადილზე ან მოსალაპარაკებლად მიიპატიჟებდნენ უცხოელს, თავდაცვის მიზნით უნდა აღჭურვილიყვნენ. უნდა მორიდებოდნენ საშიშ ადგილებს და ყოველთვის თან უნდა იარაღი ეტარებინათ. არ უნდა შეშინებოდათ ლომის და დათვის ტყავში ჩაცმული ადამიანების. (ვინაიდან ეს მათ შესაშინებლად ეცვათ მათი ძლიერების საჩვენებლად-ი.ბ)

სიფრთხილე უნდა გამოეჩინათ უცხო მიწაზე. არ უნდა დაეტოვებინათ გემი გაძლიერებული დაცვის გარეშე, ვინაიდან შესაძლებელი იყო გემის დაპყრობის მცდელობა.

განსაკუთრებით საინტერესოა ასევე **სებასტიან კაბოტის მიმართვა** მეზღვაურებისადმი, რომელიც მოგვაქვს ქვემოთ:

„თქვენ შეიძლება გააგზავნოთ შეტყობინება მოგზაურობის წარმატების უიმედობის, ზღვის შტორმის, ყინულის საფრთხეების, აუტანელი სიცივეების და სხვა დაბრკოლებების შესახებ... ბევრმა ავტორმა და მწერალმა უკვე დათესა ეჭვი, რომ ეს მოგზაურობა წარმატებული არ იქნებოდა ჩრდილოეთ პოლუსის სიახლოვის, საზღვაო გადასასვლელების არ არსებობის გამო და ა.შ.

შეიძლება საბჭოს თანხმობით გააგზავნოთ ერთი ან ორი დესპანი, რომლებიც შეძლებენ თქვენი შეტყობინების უზნებლად გადაცემას. თუმცა, ასეთი შეტყობინება უნდა გააგზავნოთ მხოლოდ ყველაზე გადაუდებელი შემთხვევის დროს.

უნდა დაარწმუნოთ სხვები მოგზაურობაში წარმატების მიღწევაში. მოგზაურობა, როდესაც სავარაუდოდ წარმატებული იქნება, როდესაც გაიხსნება საზღვაო გადასასვლელები, როდესაც აღმოჩენილი იქნება ვაჭრობის ხელსაყრელი პირობები და ა.შ. მაშინ შეიძლება კომპანიას შეატყობინოთ ჩვენი საქმიანობის შესახებ, რომ კომპანიას ეზრუნა, უზრუნველყო და მიეღო გადაწყვეტილებები, რომლებიც საუკეთესო და ყველაზე მომგებიანი იქნებოდა ჩვენი ვაჭრობისათვის. კომპანიას შეეძლო ეზრუნა მოგზაურობის გასაგრძელებლად და ყველა აუცილებელ საჭიროებებზე ან მიეღოთ სხვა ზომები შექმნილი ვითარების მიხედვით. ყველა ამ საკითხში თქვენ უნდა გამოიჩინოთ სიბრძნე და გონიერება; ამ წერილის შინაარსი ბევრჯერ უნდა აწონ-დაწონოთ, რადგან არ უნდა სცოდნოდან სამეფო დიდებულებს, საბჭოს წევრებს, მთელ კომპანიას, ასევე მათ ცოლებს, შვილებს, ნათესავებს, მეგობრებს და ნაცნობებს თუ რა პირობებში აღმოჩნდით, რაზეც დამოკიდებული იყო მათი კეთილდღეობა და რამდენად ჰქონდათ იმედი, რომ ამ მნიშვნელოვან საქმეს წარმატებით განახორციელებდით. „ვიმედოვნებთ ყველა, რომ იქნება წარმატება და დიდ მოგებას მივიღებთ, როგორც იმპერატორს მოუტანა აღმოსავლეთ და დასავლეთ ინდოეთმა (საუბარია საღვთო რომის იმპერატორ კარლ V-ზე, როგორც ესპანეთის მეფეზე (1516-1556 წწ.), რომელიც იყო „დასავლეთ ინდოეთის მმართველი). ამერიკის კონტინენტის ნაწილები აღმოაჩინეს კოლუმბმა და შემდგომში ესპანელმა ნავიგატორებმა. საზღვაო მოგზაურობამ გაამდიდრა ესპანეთი და პორტუგალია მიწებითა და კუნძულებით, რომლებიც უცნობი იყო მანამდე. აუტანელი სიცივისა და სიცივის გამო საცხოვრებლად შეუფერებლად მიაჩნდათ ის ადგილები, მაგრამ შემდგომში

აღიარეს, რომ ის იყო უმდიდრესი, მჭიდროდ დასახლებული და ზომიერი კლიმატის ადგილი და იმდენად კარგი, რომ ევროპა ვერ შეედრებოდა მას.

ბოროტი ენების მიერ გავრცელებული ჭორები და ცრუ ცნობები, რომლებიც კამათის, უთანხმოების და უწესრიგობის ნამდვილი თესლი და ნაყოფია, არ უნდა მოითმინოთ, ისევე როგორც სხვა უპატივცემულობა. უნდა დაისაჯოს ყველა წოდების ადამიანი, რომელიც არ დაემორჩილება სინდისსა და ღმერთის წინაშე მოვალეობას, რომლის მორჩილი მეზღვაურები ყველაზე მეტად არიან. საჭიროა გონივრული ქმედება კარგი ურთიერთობისა და საერთო კეთილდღეობისთვის. გაითვალისწინეთ და ყოველთვის გახსოვდეთ, რომ თქვენ ყველანი ხართ მეფეთა და თანამემამულეთა ქვეშევრდომები; ყოველდღიურად გახსოვდეთ მოგზაურობის დიდი მნიშვნელობა, პატივი, დიდება, ქება და სარგებლობა ჩვენი სახელმწიფოსი, რომელიც საჭიროა ყველა თქვენგანის, თქვენი ცოლებისა და შვილების კეთილდღეობისთვის; შეეცადეთ გაამართლოთ მათი მოლოდინები, რომლებმაც დიდი ხარჯები და ზრუნვა გასწიეს.

„ვედრეთ ღმერთს, რომ მოგანიჭოთ მისი მადლი, რათა შეასრულოთ თქვენზე დაკისრებული სამუშაო მის სადიდებლად, ვისი მოწყალე ხელი მფარველობს თქვენს მოგზაურობას და გიცავთ ყოველგვარი საფრთხისგან, ამის დასტურად მე, სებასტიან კაბოტმა, ზემოხსენებულმა გუბერნატორმა, დავწერე და დავადე ბეჭედი ამ განკარგულებებს 1553 წლის 9 მაისს.“ (Английские путешественники, 1938, გვ.29-47)

სებასტიან კაბოტის მიმართვა მეტად შთამბეჭდავია, ვინაიდან ჩანს თუ როგორ სიფრთხილეს იჩენდნენ იმისათვის, რომ ეკიპაჟი მოსალოდნელი სიმწიფეების გამო, პანიკაში არ ჩავარდნილიყო. ასევე არ უნდა გაეგზავნათ შეტყობინება არავისთვის ხმელეთზე, რაც არ უნდა შემთხვევითად ზღვაში. ეს უნდა ექნათ მხოლოდ გადაუდებელი გარემოების დროს. ყველას უნდა ჰქონოდათ რწმენა დაწყებული საქმის ბოლომდე მიყვანის და წარმატების, რომ მოგზაურობა დასრულდებოდა მშვიდობიანად და კარგ შედეგს მიიღებდნენ, ამისათვის კი ყველას მტკიცედ უნდა ებრძოლა თავისი მოვალეობის შესასრულებლად.

კომპანიის ორგანიზებულებაზე მეტყველებს ასევე წესდება, რომელიც მოვიტანეთ ნაწილობრივ ნაშრომში.

ჩანაწერებიდან (წესდებიდან) ჩანს ბრიტანელები როგორი ორგანიზებული იყვნენ მოგზაურობისათვის. სპეციალური წესდება განსაზღვრავდა თითოეულის ქცევის წესებს, მოვალეობა-ვალდებულებას. წესდების მიხედვით, ექსპედიციის წარმატებისათვის უპირველესად აუცილებელი იყო მკაცრი დისციპლინა. უნდა დაედოთ ფიცი, რომ დაემორჩილებოდნენ გემის მეთაურს, კაპიტანს, ნავიგატორს, თანაშემწეებს და მრჩევლებს (12 კაცი), როგორც საზღვაო მოგზაურობის დროს, ისე ახალ მიწებზე მისვლის დროს. უნდა დაეცავათ ყველა კანონი და წესები. გემზე სასტიკად დაუშვებელი იყო ერთმანეთის ლანძვლა, ბილწისტყვაობა, ბანქოს და სხვა სახის თამაშები, რაც გამოიწვევდა ჩხუბს და მკვლელობასაც კი.

ინგლისელები რწმენას დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ. დილით და საღამოს აუცილებელი იყო ლოცვების კითხვა. ყველა გემზე იმყოფებოდა მღვდელი, რომელიც ღვთისმსახურებას ატარებდა.

დიდ ყურადღებას უთმობდნენ ასევე გემების უსაფრთხოებას, ჰიგიენის წესების დაცვას, ზრუნავდნენ ადამიანების ჯანმრთელობაზე და ა. შ.

სებასტიან კაბოტის მიმართვა საინტერესოა, რამდენადაც ის როგორც მეთაური პასუხისმგებელი და ვალდებული იყო რწმენა ჩაენერგა ყველასათვის. რომ არ აპყლოდნენ ბოროტ ხმებს, თითქოს ექსპედიცია წარუმატებელი იქნებოდა და არ ჩავარდნილიყვნენ პანიკაში. პირიქით, როდესაც გაიხსნებოდა საზღვაო გადასასვლელები, როდესაც აღმოჩენილი იქნებოდა ვაჭრობის ხელსაყრელი პირობების ნიშნები და ა.შ. მაშინ უნდა შეეტყობინებინათ კომპანიისათვის მათი საქმიანობის შესახებ, რომ ეზრუნათ, მოგზაურობის გასაგრძელებლად, უნდა გამოეჩინათ სიბრძნე და გონიერება. მათ მიერ დაწერილი წერილის შინაარსი ბევრჯერ უნდა აეწონ-დაეწონათ, რადგან უნდა სცოდნოდათ თუ რამდენ ადამიანს, მათ შორის მათ ცოლებს, შვილებს, ნათესავებს, მეგობრებს და ნაცნობებს ენდომებოდათ გაეგოთ, რა პირობებში აღმოჩნდნენ, რაზეც დამოკიდებული იყო მათი კეთილდღეობა და რამდენად ჰქონდათ იმედი, რომ წარმატებით განახორციელებდნენ იმ მნიშვნელოვან საქმეს, რომელიც, დიდ მოგებას მოუტანდა ქვეყანას.

თუ როგორ თავდადებას, თავგანწირვას იჩენდნენ ინგლისელები ექსპედიციის დროს, თუ როგორი იყო ჰიუ უილოუბის და მისი ეკიპაჟის მდგომარეობა დალუპვამდე კარგად არის აღწერილი **ჰიუ უილოუბის ბოლო ჩანაწერში**.

აი რას ვკითხულობთ: “1554 წლის ზამთარი. კოლის ნახევარკუნძული. დღეს ზღვა კვლავ უძრავია როგორც სიკვდილი. ყინვამ მთლიანად მოიცვა ჩვენი გემები და ქარი ისე კვივს, თითქოს ბუნება გვამხელს ჩვენი კადნიერებისათვის. ეკიპაჟი მორჩილად ასრულებს ბრძანებებს, თუმცა მათი თვალები მეტყველებს იმაზე, რასაც სიტყვით ვერ ბედავენ. საკვები ილევა, შეშა ცოტადა დაგვრჩა და სიცივე გვჭრის ძვლებამდე. ვიბრძვი წესრიგის შესანარჩუნებლად, რადგან ქაოსი უარესია, ვიდრე შიმშილი. ღმერთის ნებაზე ვართ მინდობილი და თუ ეს არის ჩვენი გზის დასასრული, დაე იყოს ღირსეული. მე არ ვნანობ ამ მოგზაურობას. ინგლისის პატივისა და ცოდნის გაღრმავებისათვის გამოვედით ზღვაში და რაც კაცს ძალუმს, ყველაფერი ვცადეთ.

თუ ეს ჩანაწერი ოდესმე წაიკითხონ, დაე იცოდნენ: **ჩვენ დავიხოვეთ არა სიზარმაცით, არამედ სიცივით, არა შიმშილით, არამედ მოთმინებით.**

ღმერთმა შეიწყალოს ჩვენი სულები“ (Richard Hakluyt, 1886, გვ.39-40.)

დასკვნა

ამრიგად, ჩვენ შევისწავლეთ მოსკოვის მიმართულებით ინგლისელთა მიერ ჩატარებული 1553 წლის ტრაგიკული ექსპედიცია. მასში მონაწილე 3 გემიდან : **Bona Speranza**, **Bona Confidentia** და **Edward Bonaventure-დან**, ორი გემი თავისი ეკიპაჟით დაიღუპა თეთრ ზღვასთან (კოლის ნახევარკუნძულთან) მათ შორის ეკიპაჟის მეთაური ჰიუ უილოუბი, მაგრამ ერთმა გემმა **Edward Bonaventure**, მაინც მიაღწია მოსკოვის სახელმწიფომდე.

რიჩარდ ჩენსლერი (1521-1556) იყო გემის **Edward Bonaventure-ის** კაპიტანი. ჩენსლერმა შეძლო თეთრ ზღვაში შესვლა და მიაღწია არხანგელსკამდე, იქედან კი ხმელეთით ჩავიდა მოსკოვში. ხოლო ჰიუ უილოუბის გემები (**Bona Speranza**) და (**Bona Confidentia**) დაშორდა ჩენსლერის გემს. უილოუბის ეკიპაჟი აღმოჩნდა სრულ იზოლაციაში და ტრაგიკულად დაიღუპნენ კოლის ნახევარკუნძულთან.

ჰიუ უილოუბი გრძნობდა მოახლოებულ კატასტროფას, მაგრამ არ ჩავარდნილა პანიკაში, არ დაუშვია გემზე ქაოსი. ისინი ღირსეულად შეხვდნენ გზის დასასრულს. ჰიუ

უილოუბის მოგზაურობა მოსკოვის მიმართულებით იყო მართალია ტრაგიკული, მაგრამ ირკვევა ინგლისელი მეზღვაურების მაღალი დისციპლინა, ორგანიზებულობა, თავგანწირვა, რაც გმირობის ტოლფასი იყო და ეს გაიღო ინგლისელმა ხალხმა. მათ იცოდნენ, რომ წარმატების მიღწევა მსხვერპლის გარეშე შეუძლებელი იყო.

ამ ტრაგიკული ექსპედიციის შედეგი იყო 1555 წელს მოსკოვის საპაიო კომპანიის დაარსება, რომელმაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ორი სახელმწიფოს: ინგლისის და მოსკოვის დიპლომატიურ და სავაჭრო ურთიერთობის დამყარებაში და სხვა საპაიო კომპანიების დაარსებაში.

გამოყენებული ლიტერატურა.

- Studies. (1913.) In The History of English Commerce in The Tudor Period. New York, p.1-115).
- Richard Hakluyt. (1886). The Principal Navigations, Voyages, Traffiges and Discoveries of The English Nation, vol III, Pt II. London ,გვ.39-40
- Английские путешественники. (1938). В Московском государстве в XVI веке. Путешествие Хью Уилоуби Л., (306 стр.).
- Кашин, В.Н. (1925). Торговля и торговый капитал в Московском государстве. Ленинград.
- Кенингем, В. (1904). Рост Английской промышленности и торговли. М.
- Костомаров, Н.И. (1991). Очерк торговли Московского государства. М.
- Ключко, В.Н. (2014). Первые европейские акционерные компании XVII-XVIII веков. В кн., Менеджмент и бизнес-администрирование. М.
- Медушевский, А.Н. (1991). Комментарии. М.

REFERENCES

- Studies, (1913). In The History of English Commerce in The Tudor Period. New York, p.1-115)
- Richard Hakluyt. (1886). The Principal Navigations, Voyages, Traffiges and Discoveries of The English Nation, vol III, Pt II. London, გვ.39-40.
- Английские Путешественники. (1938). В Московском Государстве в XVI веке. Путешествие Хью Уилоуби, Л. (307 стр).
- Kashin, V. (1925). Torgovlia I Topgovi Kapital V Moskovskom Gosudarstve. L.
- Keningem, V. (1904). Rost Angliiskoi Promishlennosti I Torgovli. M.
- Kliuchko, V. (2014). Pervie Evropeiskie Akcionernie kompanii XVII-XVIII Vekov. V. Kn.: Menejment I Biznes Administratirovanie. M.
- Medushevskii, A. (1991). Komentarii. M.