



Міністэрства адукацыі Рэспублікі Беларусь

Установа адукацыі  
«Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт  
імя Максіма Танка»

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ

## АКТУАЛЬНЫЯ ПЫТАННІ СУЧАСНАЙ НАВУКІ

Зборнік навуковых прац

Мінск 2016

2. Подсчитано по данным: Летапіс друку Беларусі: Дзярж. бібліягр. паказ. / Нац. кн. палата Беларусі. – Мінск: НКП Беларусі, 1991–1994; Летапіс друку Беларусі. Летапіс часопіс. артыкулаў: Дзярж. бібліягр. паказ. / Нац. кн. палата Беларусі. – Мінск: НКП Беларусі, 1996–2014. – №№ 1–12.

УДК 2-9 94(4)

## УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ПАЛОМНИКОВ В СРЕДНИЕ ВЕКА

## TERMS OF TRANSPORTATION OF PILGRIMS IN THE MIDDLE AGES

С. П. Шупляк

S. Shupliak

*В статье рассматриваются условия совершения паломничества к христианским святыням в средневековой Западной Европе и Палестине*

*This article discusses the conditions pilgrimage to Christian shrines in medieval Western Europe and Palestine*

Начиная свой путь, средневековый христианин-паломник должен был определиться, каким образом он может достигнуть желаемой святыни. Если дело касалось локального паломничества как, например, религиозного путешествия в Рим или Сантьяго-де-Компостела, то очевидным был выбор сухопутного пути. Хотя, если паломник отправлялся из государств Скандинавии или Британии, вполне возможным был вариант морского путешествия. Что же касается достижения Иерусалима, то его можно было достигнуть по суше или по морю. Но на определенном этапе морской путь стал доминирующим.

В традиционном восприятии паломник предстает в образе человека идущего пешком к святым местам, чей багаж составляет лишь посох и сума. В действительности не всегда паломничества совершались пешком. И это не удивительно, если учесть расстояния, которые нужно было преодолеть. Поэтому, если позволяли средства, приобретались лошади и мулы, на которых паломники везли свой багаж и сами передвигались верхом. Так в 793 г. король Мерсии Оффа приобрел несколько лугов во Фландрии специально для того, чтобы выючные животные других паломников могли там кормиться [2, р. 58]. Однако приобретение коня могли позволить себе лишь состоятельные люди. По разным оценкам в Средние века, лошадь по цене соответствовала цене двух крестьянских домов [7, р. 43]. Наиболее богатые паломники могли приобрести двуколку или большую повозку на четырех колесах. Но это было скорее исключением, чем правилом. Большая часть паломников путешествовала все же пешком. Зачастую богомольцы (это было характерно для икупительных паломничеств) шли вообще без обуви.

Скорость сухопутного передвижения как верхом, так и пешком была низкой [1, с. 139]. И дело было даже не в плохом состоянии дорог, а больше в том, что пилигрим на своем пути часто посещал дополнительные святыни,

находящиеся у него по пути. Количество времени, которое затрачивалось на путь, было довольно большим. Так, для примера, дорога по франкскому пути из Англии в Рим (а это около 1300 км), по свидетельству итинерария Матвея Парижского (XIII в.), составила шесть недель [5, р. 183]. Но зачастую на данную дорогу затрачивалось и одиннадцать недель [2, р. 60].

Паломничества в Святую землю в средневековую эпоху традиционно совершались по морю. Сухопутный путь в Палестину значительную часть Средневековья был слишком опасным и долгим даже в европейской части маршрута. Ведущие позиции в деле переправки паломников по морю занимали итальянские города. Лидером среди них в этом деле была Венеция. Вводя торговлю со странами Леванта, венецианские купцы охотно развивали и такого рода коммерцию. Обычно в Венеции перевозки паломников начинались после праздника Вознесения (т. е. в мае). Обратное из Палестины суда прибывали осенью [6, р. 266]. Таким образом, на морской путь в одну сторону затрачивалось около одного-двух месяцев. Более того, в начале Высокого Средневековья венецианцы стали организовывать настоящие туры, включающие оформление сопроводительных документов, уплату налогов и различных податей, а также организацию сухопутных перевозок в Святой земле, включая предоставление в пользование пилигримов мулов или лошадей. В XIII в. Венеция организовывала по две крупных перевозки паломников в год [4, р. 306]. Первая флотилия достигала Палестины в канун Пасхи и старалась возвратиться не позднее начала мая. Вторая флотилия выходила в конце мая и возвращалась в начале октября-ноября [6, р. 267].

Однако путешествие по морю таило большие опасности. Развитие мореходного дела в Средневековье находилось на невысоком уровне. Это отражалось и в комфорте пребывания пассажиров на борту средневековых судов. Если брать типы судов Венеции, использовавшиеся для перевозки пассажиров, то имелись две разновидности кораблей [3, р. 15–16]. Первый тип представляли большие галеры, очень дорогие, но относительно безопасные и комфортные. Второй тип судов представляли небольшие галеры, достаточно дешевые, что иногда становилось причиной переполненности их паломниками. Большие и дорогие галеры могли брать на борт около 60 пассажиров, количество же пассажиров небольших доходило иногда до сотни человек [4, р. 306]. В последнем случае о комфорте не стоило и думать. Грязь, насекомые и крысы были обычными спутниками бедных богомольцев на море. К этому прибавлялась плохая еда и несвежая вода. Все это зачастую вело к возникновению болезней во время или после окончания плавания. Ко всему прочему пилигримов мучила качка. Постоянную угрозу жизни путешественников представляли пираты как арабского, так и западноевропейского происхождения.

По прибытии в Палестину проблемы паломников не заканчивались. Особенно этому способствовали потери крестоносцами владений в Святой

земле. Мусульмане теперь относились к паломникам враждебно, что выражалось и в налагаемой специальной денежной подати на иноверцев. Богомольцы дополнительно должны были платить за посещение Святого города и других почитаемых мест. Нередко в период ожидания официального разрешения на посещение Иерусалима паломников заключали в тюрьмы [6, р. 264–265].

Одной из важных составляющих успеха паломничества был выбор спутников пилигримом. До начала XI в. паломничества совершались в составе двух-трех человек. В первую очередь это было вызвано соображениями безопасности. К началу эпохи крестовых походов группы паломников становились больше, и их численность составляла зачастую несколько сотен человек. Очень небольшое число паломников путешествовало по одному. Что же касается достижения европейских святынь, вроде Рима или Сантьяго-де-Компостела, то компаньона найти было легко из-за постоянного паломнического движения по этим дорогам. Однако нередко под личиной усердного богомольца в спутники набивались профессиональные воры, специализировавшиеся на грабеже или убийствах пилигримов. Наиболее часто такого рода происшествия происходили в районах Пиренеев и Альп.

Таким образом, можно отметить, что организация путешествий паломников, как к близким, так и к далеким христианским святыням, была достаточно организованной. Следует отметить отсутствие строгой регламентации со стороны церкви такого рода предприятий, означающее, что все расходы паломник полностью брал на себя. Условия транспортировки паломников в этом случае напрямую зависели от их финансовых возможностей, что означало закрытость для посещений далеких паломнических центров на Ближнем Востоке.

### Литература

1. Риер, Я. Г. История средневековых цивилизаций : учеб. пособие : в 5 ч. / Я. Г. Риер. – Могилев : МГУ им. А. А. Кулешова, 2001–2003. – Ч. 4 : История средневековой культуры. – 2002. – 240 с.
2. Birch, D. J. Pilgrimage to Rome in the Middle Ages: continuity and change / D. J. Birch. – Woodbridge : The Boydell Press, 2000. – 250 p.
3. Lane, F. C. Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance / F. C. Lane. – Manchester : Ayer Publ., 1979. – 285 p.
4. Morris, C. The sepulchre of Christ and the medieval West: from the beginning to 1600 / C. Morris. – Oxford : Oxford Univ. Press, 2005. – XXII, 427 p.
5. Parks, G. B. The English traveler to Italy / G. B. Parks. – Stanford : Stanford Univ. Press, 1954. – 670 p.
6. Sumption, J. The age of pilgrimage: the medieval journey to God / J. Sumption. – Mahwah : HiddenSpring, 2003. – IV, 567 p.
7. Wigelsworth, J. R. Science and technology in medieval European life / J. R. Wigelsworth. – Westport : Greenwood Press, 2006. – XXVII, 169 p.

УДК 316.7

### ЖАНРОВЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ СОВРЕМЕННОГО МОЛОДОГО ЧИТАТЕЛЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ ОБЩЕСТВЕ

Т. Н. Шушунова

### GENRE PREFERENCES OF TODAY'S YOUNG READERS IN THE INFORMATION SOCIETY

T. Shushunova

В статье рассматриваются основные тенденции читательских предпочтений молодых людей, которые были зафиксированы российскими учеными. Представлены материалы авторского оперативного социологического исследования с целью выявления особенностей литературных предпочтений белорусских читателей на примере анализа популярного информационного контента «oz.by – читателям»

The article considers the main trends of reader preferences of young people who were recorded by Russian scientists. And also contains materials of author operative sociological research to identify the features of the literary preferences of Belarusian readers as an example the analysis of the information content of the popular «oz.by – readers»

Мы живем в век информации, когда даже общество людей, населяющее различные территории планеты, зовется информационным. Его основными чертами являются использование новых информационных технологий и новых методов управления, кардинально отличающихся от тех, которые предлагали идеологи современного менеджмента. Потоки капиталов уже не зависят от различных экономических отраслей, они превратились в непрерывные финансовые течения, способные работать постоянно в масштабах всей планеты. Изменения также коснулись системы связей и отношений, когда на первый план выступают сетевые структуры и новые организационные стратегии, призванные следить за порядком в условиях децентрализованного управления. Мир привыкает к состоянию вечного перемещения всего и всех, к тому, что все новое несет пусть не полезное, но прогрессивное, а отрицание нового, свидетельствует о неспособности идти в ногу со временем. Существенные преобразования охватили все сферы общественной жизни, в том числе и культуру. Массовый вид культуры постепенно распространяется в современном западном обществе, становясь тем самым культурой миллионов, вытесняя народную и существенно деформируя элитарную культуры. Под влиянием массмедиа формируется тип личности с расщепленным, искаженным мировосприятием и деформированной шкалой ценностей, который познает мир опытным путем, через череду собственных проб и ошибок. И другого типа не может быть личность, которая складывается под воздействием хаотичных потоков сообщений, которые обрушивается на индивида из всех возможных источников информации [3]. В связи с этим актуализируется проблема системного кризиса читательской культуры, говорят