

УДК 37(476)
ББК 74(4Бел)
0232

Печатается по решению редакционно-издательского совета БГПУ

Редколлегия:

доктор педагогических наук, профессор *А. В. Торхова* (отв. ред.);
кандидат исторических наук, доцент *П. А. Матюш*;
кандидат исторических наук, доцент *И. И. Ковяко*;
кандидат психологических наук, доцент *Н. Л. Пузыревич*

Рецензенты:

доктор исторических наук, профессор *А. П. Житко*;
доктор филологических наук, профессор *В. Д. Стариченок*;
кандидат философских наук, доцент *И. Ю. Никитина*;
кандидат педагогических наук, доцент *Е. Н. Сороко*;
кандидат химических наук, доцент *Т. А. Бонина*

0232 **Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI в. : сб. науч. ст. / Белорус. гос. пед. ун-т им. М. Танка ; редкол. А. В. Торхова (отв. ред.) [и др.] . – Минск : БГПУ, 2017. – 260 с. ISBN 978-985-541-330-2.**

В сборнике опубликованы материалы докладов IX Международной научно-практической конференции молодых ученых БГПУ «Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке», состоявшейся 26 октября 2016 г. Анализируются основные проблемы, пути решения и перспективные направления развития науки и образования по различным отраслям знания: филологии, истории, обществознанию, психологии, специальному образованию, педагогике и естествознанию.

Адресуется студентам, магистрантам, аспирантам, преподавателям и всем, кто интересуется тенденциями развития современной науки и образования.

УДК 37(476)
ББК 74(4Бел)

ISBN 978-985-541-330-2

© БГПУ, 2017



Министерство образования Республики Беларусь

Учреждение образования
«Белорусский государственный педагогический университет
имени Максима Танка»

**ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА
В БЕЛАРУСИ: АКТУАЛЬНЫЕ
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ В XXI в.**

Сборник научных статей

Минск 2017

Вып. 2. – С. 49–57.

12. З гісторыяй на “Вы” : артыкулы, дакументы, успаміны / Уклад. і ўвод. слова Я. Запрудніка. – Мінск : Мастацкая літаратура, 1994. – Вып. 3. – 347 с.

13. Запруднік, Я. Палітычнае змаганне за Беларусь у царскіх Дзяржаўных думах (1906–1917 гг.) / Я. Запруднік // АРСНЕ. – 2009. – № 1–2 (76–77). – С. 43–217.

14. Трубчык, П.А. Нацыянальнае пытанне ў праграмах і дзейнасці палітычных партый і групавак на тэрыторыі Беларусі (канец XIX ст.-1914 г.) : аўтарэф. дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.02 / П.А. Трубчык ; БДПУ. – Мінск, 2013. – 24 с.

СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПАЛОМНИКОВ В СРЕДНЕВЕКОВОЙ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

MEANS OF MOVEMENT PILGRIMS IN MEDIEVAL WESTERN EUROPE

Шупляк С.П.

Shupliak S.P.

БГПУ (Минск)

В статье рассматриваются условия совершения паломничеств к христианским святыням в средневековой Западной Европе и Палестине.

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

Ключевые слова: паломничество, средние века, Западная Европа, религиозные практики, транспортировка, пути сообщения, способы достижения святынь.

Keywords: pilgrimage, the Middle Ages, Western Europe, religious practices, transportation, roads, ways to achieve shrines

В традиционном восприятии паломник предстает в образе человека идущего пешком к святым местам, чей багаж составляет лишь посох и сума. В действительности, даже в средние века, не всегда паломничества совершались пешком. И это не удивительно, если учесть расстояния, которые нужно было преодолеть. Поэтому, если позволяли средства, средневековыми паломниками приобретались лошади и мулы, на которых везли свой багаж и сами передвигались верхом. Это подтверждают и действия светских властей, пытавшихся помочь богомольцам. Так в 793 г. король Мерсии Оффа приобрел несколько лугов во Фландрии специально для того, что бы выючные животные других паломников могли там кормиться [2, p.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, p.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 искупительных 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. Ведя 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). Обрато 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, p.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, p.306]. В последнем случае о комфорте не стоило и думать. Зачастую это вело к возникновению болезней во время или после окончания плавания. Постоянную угрозу жизни путешественников представляли пираты как арабского, так и западноевропейского происхождения.

По прибытию в Палестину проблемы паломников не заканчивались. Особенно этому способствовали потери крестоносцами владений в Святой земле. Мусульмане теперь относились к паломникам враждебно, что выражалось в том числе, 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, p.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 поддерживалась со стороны светской и духовной власти. Следует отметить отсутствие строгой церковной регламентации такого рода предприятий, означающее, что все расходы паломник полностью брал на себя. Условия транспортировки богомольцев, в этом случае, напрямую зависели от их финансовых возможностей, что означало закрытость для посещений далеких паломнических центров на Ближнем Востоке и в самой Западной Европе.

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.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ