

**Эколого-краеведческое общественное объединение «Неруш»**

**Учреждение образования  
«Барановичский государственный университет»**

**БАРАНОВИЧСКИЕ  
КРАЕВЕДЧЕСКИЕ ЧТЕНИЯ**

**Тезисы докладов Международной  
научно-практической конференции**

**5 ноября 2012 г.  
г. Барановичи  
Республика Беларусь**

**Барановичи  
2012**

УДК 908(476)

ББК 26.89

Б43

Редакционная коллегия, международный организационный и научный комитет конференции:  
*В. Н. Зуев (предс.), Е. И. Белая, Б. Зайонц (Польша), З. Н. Козлова, Л. Малиновска (Латвия), А. С. Романив (Украина), С. К. Рындевич*

**Б43 Барановичские краеведческие чтения** [Текст] : тезисы докладов Междунар. науч.-практ. конф., 5 нояб. 2012 г., г. Барановичи, Респ. Беларусь. / под общ.ред. В. Н. Зуева. — Барановичи, 2012. — 68 с. — 100 экз.

Представлены тезисы докладов международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию эколого-краеведческого общественного объединения «Неруш». Рассматриваются результаты краеведческих исследований в Барановичском регионе, вопросы методологии, методики и практики краеведческих исследований.

Рекомендуются специалистам в области краеведения, туризма, а также студентам вузов, аспирантам, преподавателям учреждений образования.

УДК 908(476)

ББК 26.89

© Коллектив авторов, 2012

© ЭКОО «Неруш», 2012

© БарГУ, 2012

ОСОБЕННОСТИ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ БАРАНОВИЧСКОГО РЕГИОНА  
ЗАПАДНОЙ БЕЛАРУСИ В ПЕРИОД ДО XX ВЕКА

*В. Н. Зуев*

*Барановичский государственный университет,  
г. Барановичи, Республика Беларусь*

Целью исследования было изучение особенностей и тенденций формирования населенных пунктов Барановичского региона Западной Беларуси. Объектом изучения стал Барановичский регион Республики Беларусь, под которым мы понимаем город Барановичи и Барановичский район, а также соседствующие с ним Ивацевичский, Ляховичский, Ганцевичский районы Брестской области, Слонимский, Кореличский районы Гродненской области, Несвижский, Клецкий районы Минской области.

В рассматриваемом регионе, находящемся в пределах Главного европейского водораздела, до II—VI вв. были представлены два типа населенных структур: на возвышенностях — *городища*, застроенные многокамерными общинными домами, на низменностях, в бассейне Припяти — *селища* с однокамерными жилыми полуземлянками.

В летописных документах XI—XII вв. часто упоминаются княжеские, боярские и церковные *села*, которые постепенно из вотчинного центра преобразуются в центр административно-территориальный. В XIX в. белорусское село — центр волости (аналог современного сельсовета), с церковью, школой, волостной управой, карчмой, магазином.

*Деревни* (вёскі) возникали в связи с расселением жителей сел. Деревня как тип белорусского поселения известна с XI в. В XVII—XVIII вв. деревней в Беларуси назывались различные по числу дворов поселения, не имеющие административных и культовых сооружений. После введения в 1557 г. «Уставы на волоки»

единицей повинности становится не двор, а поселение. Появляются новые типы малодворных поселений: *застенок*, *околица*. В них селится мелкая шляхта. В XVI–XVII вв с целью поощрения освоения неудобиц, начали создаваться *слободы* (вольки, вульки) — сельские поселения, жители которых освобождались от феодальных повинностей и чинша. В инвентарях XVI в. упоминается и *фольварок*, небольшое поместье по производству товарного хлеба. В конце XIX — начале XX вв. в условиях коренных аграрных преобразований, обусловленных развитием товарно-денежных отношений, были распространены *хутора*.

Еще одним историческим типом поселений Западной Беларуси является *местечко*. Они возникали в XV—XVI вв в Речи Посполитой в связи с появлением феодальных вотчинных торгов и распространением денежной ренты. Существовало два типа местечек — казенные и частновладельческие. Для них была характерна центральная часть с торговой площадью, культовое сооружение, административные постройки, торговые заведения (Жировичи — 1643, Дятлово, Телеханы, Нача). В конце XVIII—начале XIX вв. в Беларуси насчитывалось около 290 местечек. Указ Сената от 26.10.1810. позволял помещикам переводить свои владения в разряд местечек с целью продажи вина, который был запрещен в деревнях и селах. В конце 50-х гг. XIX в. в Беларуси насчитывалось уже около 400 местечек.

На территории Беларуси раннефеодального периода *города* развивались в местах пересечения крупных водных и сухопутных торговых путей, сосредоточения ремесел, у княжеских резиденций (Клецк — 1127, Копыль — 1274, Несвиж — 1223, Слоним — 1252). Ядром города являлась деревянная крепость — «детинец». За ним разещалась рыночная площадь, посады и слободы, пересекаемые улицами. Использование картографического метода позволяет установить определенную закономерность: древние города расположены на расстоянии одного дневного («засветло») перехода по реке на веслах (70—100 км) либо одного дневного перехода пешком (с грузом, 30—50 км).

После присоединения земель Беларуси к Российской империи в конце XVIII — начале XIX вв правительство осуществило ряд мероприятий по реконструкции городов, направленных на ликвидацию планировки феодального периода. Разрабатывались и осу-

ществлялись генеральные планы. Внедрялась квартальная планировка. Меняется административно-территориальное деление.

С конца XIX в территория Западной Беларуси испытывает большое влияние строительства железнодорожных магистралей. Основным объемом строительства железных дорог в Беларуси приходится на сравнительно короткий, полувековой период — с 1862 по 1915 гг. Начинается перераспределение хозяйственных потоков, что повлияло на расширение влияния новых поселений и резкое ухудшение экономической ситуации в ранее существовавших местечках и городах. Некоторые города железные дороги практически выводили из исторического забвения и давали им новую, индустриальную жизнь. Благодаря железным дорогам обрели второе дыхание старые белорусские городские поселения, ставшие железнодорожными узлами, например, такие центры уездов, как Лида, Волковыск. В то же время их ровесники по средневековью, а в XIX в. также уездные центры или заштатные города — Несвиж, Новогрудок, Копыль — будучи лишены железнодорожных путей сообщения, лишились и мощного стимула для своего развития.

Из-за отсутствия как административного статуса, так и иных, в том числе и рожденных индустриальной эпохой, стимулов, среди которых не последнее место играло железнодорожное строительство, в XIX — начале XX в. так и не возродились хотя бы отдельные черты городской жизни в Каменце, Мире. Зато ряд местечек и сельских населенных пунктов, обзаведясь в это время железной дорогой, в XX в. приобретали административный статус районного центра, что выводило их в разряд городских поселений. Например, только на Московско-Брестской магистрали такая судьба ожидала Картуз-Березу, Ивацевичи, Столбцы, Койданово. В ходе индустриализации Беларуси, на ее первом этапе в XIX — начале XX в., именно железнодорожное строительство, а не возникновение промышленных предприятий, стимулировало урбанизационные процессы. В 1871 году появляется станция Барановичи (Московско-Брестской жд), в 1898 — станция Ганцевичи (Либаво-Ровенской жд).

С железными дорогами напрямую связано возникновение ряда городов Беларуси. Именно им в первую очередь обязаны своим рождением такие современные города, как Барановичи, Жабинка,

Лунинец, Мосты. В данном случае городская жизнь завязывалась вокруг железнодорожных узлов — все они, кроме станций Воропаево и Крулевщина, в Беларуси стали городами.

Правда, развитие процессов урбанизации в населенном пункте, рост его населения, торгово-экономического и транспортного значения, совсем не означал автоматического перевода в разряд городских поселений. Как известно, в царское время, в период строительства железных дорог, в белорусских губерниях только Сморгонь в 1904 г. получила городские права. Барановичи стали местечком, но городом их так и не признали. Осиповичи с 1900 г. стали называться городским поселком. Однако в отношении Лунинца такое решение не было принято.

Влияние железнодорожного строительства на развитие процессов урбанизации стало многогранным явлением. Городской ландшафт получил новые доминанты, городская архитектура обогатилась ранее неизвестными ей архитектурными формами: вокзальными зданиями, депо и железнодорожными мастерскими, водонапорными башнями, железнодорожными мостами. Вместе с железными дорогами пришли и другие «чудеса» научно-технического прогресса того времени: водопровод, телеграф и телефон, электричество. В Барановичах система образования расширилась за счет железнодорожных училищ. За счет железнодорожников пополнились ряды горожан.

Таким образом, развитие населенных пунктов в Западной Беларуси было сопряжено не только с административно-хозяйственным освоением территории, но и в значительной степени развитием транспортных путей.

## **ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ТРОПА «ПАВЛИНОВО»**

***В.Н. Зуев***

*Барановичский государственный университет,*

*г. Барановичи, Республика Беларусь*

Исследование посвящено разработке экологической тропы «Павлиново». Она расположена на территории Леснянского сельского совета Барановичского района, в юго-западной части