районе ученые обнаружили рукотворную конструкцию из камней, выложенных буквой П. Даже сейчас на горе Волотовка до сих пор жгут костер на Купалье. Таким образом, белорусский Стоунхендж является примером трансформации языческих верований, зашифрованных в природном ландшафте.

Трансформация язычества затронула не только святилища и идолов, но и систему календарных праздников. Показателен пример Рождества, которое в белорусской народной среде до сих пор воспринимается как языческие Коляды, поскольку праздник так и не получил христианского названия.

Таким образом, трансформация язычества на белорусских землях — уникальный пример культурной преемственности. Языческие смыслы, обряды и праздники не канули в прошлое, а обрели новую жизнь в рамках народного христианства, сохранив свою глубину и символическое богатство.

Источники

1. *Толстой, Н. И.* Очерки славянского язычества / Н. И. Толстой. — М. : Индрик, 2003. — 624 с.

2. *Тарас, А. Е.* Языческие святилища Ромовы, Вильни и Менска / А. Е. Тарас // Деды : дайджест публ. о бел. истории. — 2015. — Вып. 15. — С. 70–91.

3. *Рыбаков, Б. А.* Язычество древних славян / Б. А. Рыбаков. — М. : Наука, 1981. — 608 с.

В. А. Дробот
Научный руководитель — И. И. Сацукевич
БГЭУ (Минск)

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В УРБАНИЗАЦИИ БЕЛАРУСИ

На протяжении более чем полутора столетий железнодорожный транспорт являлся главным двигателем индустриального развития и городского роста Беларуси [1]. Железная дорога выступала в качестве не только транспорта, но и мощного градообразующего фактора, определившего экономическую специализацию, демографическую динамику, а также статус многих поселений.

Гипотеза данного исследования обусловлена тем, что железная дорога стала системообразующим фактором урбанизации Беларуси, что привело к формированию устойчивой экономической системы. Предметом исследования являются закономерности демографических и экономических изменений в городских поселениях, происходившие под влиянием развития железнодорожной инфраструктуры.

Город Барановичи в ходе исследования был определен как эталонная модель развития железнодорожного фактора. Город возник с нуля — из небольшой деревни — исключительно благодаря строительству железной дороги Смоленск – Брест и организации станции с депо [2]. Уже к моменту первой всеобщей переписи 1897 г. число жителей достигло 8718 человек [3]. Эти цифры свидетельствуют о завершении этапа первичного формирования города, целиком обусловленного железной дорогой. В годы Первой мировой войны в Барановичах размещалась Ставка Верховного главнокомандующего [2]. Железнодорожный узел Барановичей стал фактором военного значения. В годы Великой Отечественной войны эта роль проявилась с трагической стороны. Узел стал целью партизанского сопротивления: диверсии на линиях срывали логистику противника. Восстановленный узел сыграл ключевую роль в послевоенной индустриализации города, на его базе выросли крупные предприятия машиностроения, легкой и пищевой промышленности, что закрепило за городом статус одного из ведущих центров. Сегодня Барановичское отделение Белорусской железной дороги остается градообразующим предприятием и крупнейшим работодателем города. В 2025 г. Барановичи удостоены звания «Город трудовой славы» — официального признания их истории как индустриального и транспортного узла [4].

Для сравнительного анализа влияния железной дороги на города Беларуси была разработана методология. В основе анализа лежали данные всеобщих переписей населения и статистики Национального статистического комитета Республики Беларусь по демографии за разные годы существования страны. Сравнительный анализ, выполненный по единой методике, позволил не просто убедиться в значимости железнодорожного фактора, а выявить три устойчивые модели, по которым складывалась судьба городов.

1. Города, порожденные железной дорогой. Помимо Барановичей, к этой группе относятся Осиповичи (рост населения с 2,1 тыс. человек в 1897 г. до 34,7 тыс. человек к 2005 г.) и Жодино, где отложенный эффект узла проявился в сверхбыстрой урбанизации после размещения БЕЛАЗа (рост населения с 6,6 тыс. человек в 1959 г. до 63,8 тыс. человек в 2015 г.) [3, 5]. Их объединяет взрывной демографический рост, синхронный с развитием станции, и экономика, что эволюционировала от обслуживания путей к логистически ориентированной индустрии. История этих городов — прямая проекция истории их железнодорожного узла.

2. Исторические города, трансформированные железной дорогой. К ним относятся Минск, Витебск, Брест, Орша. Для них подключение к сети в 1870–80 х гг. стало модернизационным импульсом, ускорившим рост 2–4 раза. Например, население Минска выросло с 90,9 тыс. человек в 1897 г. до более 500 тыс. человек к 1959 г. [2]. Железная дорога переформатировала их экономику, создав промышленные пояса у станций, и изменила планировку, породив вокзальные районы.

3. Города, исключенные из магистрального развития. Контрольную группу составили Новогрудок, Дисна, Червень, оказавшиеся в стороне от магистралей в ключевой период. Их демографическая траектория — стагнация или упадок (Новогрудок: количество населения 8,4 тыс. человек в 1897 г. и лишь 8,7 тыс. человек в 1939 г.) [2], а экономика сохранила аграрно-ремесленный характер. Эта модель завершает типологию, образуя с двумя предыдущими полную картину влияния железной дороги на формирование городов: от абсолютного созидания, через значительную трансформацию, до неизбежной стагнации при отсутствии транспортной связи.

Проведенное исследование подтверждает гипотезу: железнодорожная инфраструктура стала системным элементом. Она на протяжении полутора веков определяла облик и динамику белорусских городов. Практическая значимость результатов исследования заключается в их потенциале для регионального планирования, образовательного процесса и сохранения культурно-исторического наследия.

Источники

1. *Яновская, В. В.* История белорусской железной дороги, из XIX века — в век XXI: 1862–2012 / В. В. Яновская [и др.]. — Мн. : Мастац. літ., 2012. — 958 с.

2. Барановичи. История создания и развития города // Барановичи — история в фотографиях. — URL: https://1871.by/2014/04/12/baranovichi-istoriya-sozdaniya-i-razvitiya-goroda/ (дата обращения: 04.01.2026).

3. База данных «Всесоюзные переписи населения» (1897, 1939, 1959, 1970, 1979, 1989 гг.) // Демоскоп Weekly. Приложение. Справочник статистических показателей. — URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/census.php (дата обращения: 04.01.2026).

4. Почему Барановичи удостоены звания «Город трудовой славы» // Барановичский городской исполнительный комитет. — URL: https://www.baranovichi-gik.gov.by/ru/news-ru/view/pochemu-baranovichi-udostoeny-zvanija-gorod-trudovoj-slavy-4732-2025/ (дата обращения: 04.01.2026).

5. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2023 // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — URL: https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/0a7/lk1zigmat2zbcwvo3ljrfm1tow2f5zd2.pdf (дата обращения: 04.01.2026).