

2. Гісторыя Пінска. Ад старажытнасці да сучаснасці: да 915-й гадавіны з першага летапіснага ўпамінання / А. М. Літвін [і інш.]. – Мінск: Выш. шк., 2012. – 711 с.

3. Сасим А.М. Промышленность Беларуси в XX столетии: Учебное пособие для экономических специальностей вузов / А. М. Сасим. – Минск: Экоперспектива, 2001. – 270 с.

4. Социально-экономическое развитие города Пинска. / В.И. Бохонко. – Пинский филиал БГЭУ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://edoc.bseu.by/> – Дата доступа: 22.03.2021.

УДК 625.1(476.1+476.5)

Учащ. П.В. Красовский

Науч. рук. С.В. Готовко, учитель истории и обществоведения  
(ГУО «Нарочская средняя школа №2»)

## **ИССЛЕДОВАНИЕ УЗКОКОЛЕЙНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НАРОЧЬ – ЛЫНТУПЫ**

Узкоколейная дорога была построена немцами в 1915 году, во время Первой Мировой войны, для снабжения нарочанского участка фронта. Она соединяла литовский Швенченис через Лынтупы с д. Кобыльник (в наст. время д. Нарочь). Колея УЖД составляла 600 мм. После войны было решено восстановить работу дороги и продлить ее до озера Нарочь, расширить колею до 750 мм. На «Виленское море» (так поляки называли озеро) устремились отдыхающие. В 1937 году журнал «Туризм в Польше» описывал узкоколейную дорогу, как одну из наиболее живописных в стране.

Во время Великой Отечественной войны станция УЖД подверглась бомбежке и ее использование не представлялось возможным. В послевоенное время она была восстановлена и расширена до 1000 мм. В начале 50-х годов станция Лынтупы вошла в состав Витебского отделения железной дороги БССР. Однако по причине нерентабельности уже в конце десятилетия началось сокращение штата работников. Линия от Лынтуп до д. Нарочь была закрыта в 1960 г. До закрытия лынтупской линии по ней курсировал единственный грузопассажирский поезд 963/964 Швенченеляй – Лынтупы. Участок Лынтупы – д. Нарочь был разобран и выведен из эксплуатации в 1961 году.

Методология и процесс исследования: В процессе работы над данной темой применялся комплексный метод исследования, основанный как на анализе существующих источников и сайтов сети Интернет, так и на изучении археологических находок полученных в результате раскопок.

Был исследован участок железной дороги д. Нарочь – Купа, в настоящее время теряющийся в густом лесу. С течением времени дорога подверглась сильной коррозии и постепенно разрушается. Ведет она к зданию бывшего старого вокзала, находящегося с правой стороны дороги по направлению к санаторию «Нарочь». Здания давно нет, но о нем свидетельствуют оставшиеся старые высаженные деревья.

Было принято решение о начале поисков артефактов, подтверждающих пролегание УЖД у береговой линии озера Нарочь. На найденных картах рассматриваемый участок дороги был указан некорректно. Определить это нам помогли природные ориентиры, расположение оставшихся насыпей.

В результате проведенных поисков необходимого нам объекта и археологическим раскопкам были обнаружены уникальные артефакты. Были найдены уцелевшие рельсы дороги. Они находились под небольшим слоем земли в 100 метрах от озера, недалеко от территории санатория «Нарочь». Расстояние между найденными рельсами составляло примерно 1000 мм, их высота – 94 мм, ширина – 73 мм, что дает повод считать, что был обнаружен непосредственно участок узкоколейной дороги. На месте были проведены археологические раскопки.

Археологическая находка: в ходе выполненной археологической работы был найден гвоздь, примененный при строительстве узкоколейки. Судя по найденной дополнительной информации и вещественным признакам, образец был изготовлен предположительно в середине XX века. Материал гвоздя подвергся окислению и, следовательно, значительной коррозии.

Характеристики найденного образца гвоздя:

1. Длина: 104 мм, ширина стержня: 16 мм;
2. Шляпка гвоздя деформирована, диаметр предположительно составляет 26 мм, толщина шляпки – 14 мм;
3. Образец изогнут по всей длине;
4. Вес: 211 грамм;
5. Судя по полученной информации и проведенным расчетам, объем образца до влияния коррозии и деформации составлял 28,5 см<sup>3</sup>.

На основе найденных артефактов мы можем сделать вывод, что узкоколейная железная дорога проходила вдоль озера Нарочь в пределах береговой линии. Наши археологические раскопки удались, так как находки смогли подтвердить гипотезу нашей работы.

Заключение. Чтобы расширить сведения об истории УЖД д. Нарочь – Лынтупы, мы изучили материалы книги Владимира Лиходедова «Беларусь через фотообъектив немецкого солдата 1915-1918», а

также статью Ивана Древницкого «Па вузкай каляіне» в газете «Нарачанская зара». Прорабатывались Интернет-ресурсы. Мы искали любые достоверные материалы, в том числе и фотографии.

На протяжении двух месяцев велись поиски артефактов, указывающих местоположение искомой железной дороги. Так как пути были разобраны, и местные жители получили разрешение использовать ее в собственных нуждах, уцелевшие рельсы найти было достаточно трудно. Однако все же подтверждение гипотезы работы было найдено: железнодорожные узкоколейные пути д. Нарочь – Лынтупы проходили у береговой линии озера Нарочь.

Можно сделать вывод: в связи с развитием интереса к утерянному наследию материальной культуры Мядельского района важна поисково-краеведческая работа.

УДК 94"14/17"

Учащ. А.Д. Кудиярова

Науч. рук. Т.Н. Буканова, учитель русского языка и литературы  
(ГУО «Серяжская средняя школа»)

### **ПРУССКАЯ ВЕТВЬ РАДЗИВИЛЛОВ: ОТ УПАДКА К БЫЛОМУ ВЕЛИЧИЮ**

Вклад Радзивилловского рода в отечественную историю эпохи ВКЛ и Речи Посполитой значителен, поэтому мы должны знать ярких представителей этого рода, которые любили наш край, заботились о его процветании, сражались за его независимость.

Объектом исследовательской работы стала Несвижская ординация Радзивиллов периода XIX века – первой половины XX века.

Предметом исследования являются представители прусской ветви рода Радзивиллов: Антоний Генрих Радзивилл, его внук Антоний Вильгельм Радзивилл, праправнук Альбрехт Антоний Вильгельм Радзивилл и их роль в возрождении бывшего величия Несвижского замка и славного имени Радзивиллов.

Цель данного исследования: воссоздать образы представителей прусской ветви Радзивиллов, показать их жизнь и деятельность в контексте исторических событий, а также их роль как хозяев Несвижского дворца и ординации.

Литовский аристократический род Радзивиллов был известен с XV столетия. С середины XVII столетия начинается формирование системы ординаций: массивы поместий целиком переходили в наследство внутри фамилии к старшему представителю рода или определённого ответвления рода.