

23. ГАВт. – Ф. 2087. – Оп. 1. – Д. 17. Списки уехавших в Германию, членов семей и родственников, которые находились на службе у немцев, протоколы заседаний комиссии по оказанию помощи пострадавшим от партизан.
24. ГАВт. – Ф. 2088. – Оп. 2. – Д. 2. Приказы начальника Лепельского района по основной деятельности и личному составу, ведомости на выплату заработной платы и списки работников районной управы и подведомственных учреждений за февраль–апрель, июнь–сентябрь 1942 г., денежного пособия семьям, члены которых уехали на работу в Германию, за январь–март 1943 г.
25. Государственный архив Гомельской области. – Ф. 1336. – Оп.1. – Д. 2. Переписка старосты с районом.
26. Государственный архив Брестской области. – Ф. 198. – Оп. 1. – Д. 13. Ведомости на зарплату служащим Коссовской волости, старостам и возчикам дров, заявления отдельных лиц о получении пособий, справки их имущественного положения.

Гребень Є. О. Партизанський рух в Білорусі в документах колабораційної адміністрації

У статті розглядається партизанський рух в Білорусі на підставі адміністративного листування підрозділів колабораційної адміністрації. Відзначається, що документи колабораційної адміністрації дозволяють зробити оцінку масштабів партизанської боротьби очима противника. Використання цих джерел поряд з документами органів Опору і документами німецьких окупаційних структур дозволяє відтворити об'єктивну картину партизанського руху.

Ключові слова: нацистська окупація, Білорусь, партизани, колабораційна адміністрація.

Hreben Ya. A. Partisan movement in Belarus in the documents of collaborative administration

Partisan movement in Belarus is regarded in the article on the basis of administrative correspondence of the divisions of collaborative administration. It is noted that the documents of collaborative administration let the researcher assess the extent of guerrilla warfare through the enemy's eyes. Applying these documents alongside with the documents of the Resistance authorities and the documents of the German occupational authorities allow to reconstruct an objective picture of the guerrilla movement.

Key words: Nazi occupation, Belarus, partisans, collaborative administration.

УДК 78.347.63

Залізничне будівництво як фактор активізації трудової мобільності у британських африканських колоніях (кінець XIX – початок XX ст.)

Долід В. В.

Предметом аналізу обрано будівництво імперських залізниць і його вплив на трудову мобільність в африканських колоніях Великої Британії на межі XIX–XX ст. Досліджується територіальна, міжгалузева та статусна мобільність. Тема розкривається на прикладі Нігерії, Уганди та Республіки Наталь.

Ключові слова: колоніалізм, залізничний імперіалізм, примусова праця, трудова мобільність, міграція.

Постановка проблеми та її значення. На межі XIX–XX ст. британська колоніальна імперія, над якою ніколи не заходило Сонце, перебувала в zenіті своєї могутності. Безумовно, це була найбільша з будь-коли існуючих світових наддержав, інтереси якої охоплювали весь світ. Проте інші провідні європейські держави, а також нові члени імперської ліги (Сполучені Штати Америки, Японська імперія) мали власні колоніальні амбіції.

У боротьбі за переділ світу, встановлення політичного й економічного панування, підкорення інших народів, а також захист своїх колоніальних інтересів життєво необхідним було будівництво портів, залізниць, доріг, телеграфів, гідротехнічних і фортифікаційних споруд, казарм, урядових установ, тобто всього того, що завдяки американському історичу Деніелу Хедріку отримало влучну назву «інструментарій імперії» [4].

В умовах нестримного потягу до нових територіальних завоювань особливого значення набували залізниці. Підкреслюючи їхню значущість, кореспондент «Engineering Magazine» у 1899 р. писав, що у процесі європейської колонізації африканського континенту від інженерних робіт залежало значно більше, ніж від військової сили. «Залізниці, канали та порти, – підсумовував він, – є справжньою зброєю у завоюванні колонії». Позицію ж правлячих кіл висловив губернатор Кенії сер Едвард Гріг, який зазначав, що «Кенія була завойована не силою зброї. Це було завоювання при допомозі однієї з найбільших сил нашої сучасної цивілізації. Вона була завойована залізницею» [7].

Розвиток залізничної інфраструктури не лише підвищував ефективність управління та експлуатації колоній, але й посилював британські позиції в економічному та колоніальному протистоянні з іншими імперіалістичними

державами. Варто наголосити, що будівництво надзвичайно важливої з економічної точки зору залізничної мережі в колоніях було все ж значною мірою обумовлене міркуваннями політико-стратегічного характеру. Британський уряд прагнув якомога сильніше прив'язати до імперії підкорені заокеанські території. Одним із засобів вирішення поставленого завдання було будівництво залізничних ліній, які дозволяли в найкоротші терміни, незалежно від сезону та погоди, перекинути на небезпечні ділянки військові підкріплення, зброю, боєприпаси й усе найнеобхідніше.

Економічне значення залізниць важко переоцінити. На межі XIX–XX ст. вони почали виходити на міжконтинентальний рівень, хоча й зупинялися на межі океанів. Формуючи альянси з судноплавними компаніями, вони були і лишаються донині найважливішим компонентом глобальної транспортної системи. Активне застосування парового двигуна на залізницях у поєднанні з відкриттям Суецького та Панамського каналів, розвитком електричного телеграфу, динамічним будівництвом портів задовольняло зростаючі потреби в швидкості, надійності, вантажності й ефективності перевезень. Від роботи залізничного транспорту, своєчасності доставки людей і вантажів до місця призначення багато в чому залежала ритмічність функціонування всієї економіки, сталість темпів її зростання, рівень збалансованості виробничого процесу. Таким чином, розвиток залізничної інфраструктури сприяв не лише становленню і збереженню імперії, але й значно ширшим процесам глобалізації.

Будівництво та функціонування залізниць, зокрема, істотно вплинуло на один із основних компонентів розвитку економіки – процес трудової мобільності. Прокладання залізничних магістралей вимагало суттєвих трудових ресурсів, що призводило до територіальних і міжгалузевих переміщень робітників. Завершені проекти сприяли появі нових галузей і професій, зміщували акценти у виробництві, змінювали напрями трудових потоків. Ефективний залізничний транспорт підвищував мобільність робочої сили, розширював її резерв і покращував економічний розвиток регіонів, віддалених від міських центрів.

Пропонована розвідка є результатом дослідження впливу будівництва колоніальних залізниць (залізничного імперіалізму) на мобільність робочої сили в британських африканських колоніях на межі XIX–XX ст. Акцент на трудовій мобільності здійснено не випадково. Порушена проблема посідає вагоме місце в історії Британської імперії і, одночасно, лишається однією з найменш досліджених у вітчизняній історіографії.

Аналіз попередніх досліджень. Спеціальні узагальнювальні роботи з порушеної проблематики у світовій африканистиці відсутні. Проте існує значна кількість робіт, у яких висвітлюються різноманітні її аспекти (див., наприклад: [2; 3; 6; 7; 9; 11; 12]).

Виклад основного матеріалу. У міру завоювання нових територій і розширення Британської імперії брак трудових ресурсів почав набувати особливої гостроти. Колоністів було надзвичайно мало. Вони страждали

від тропічних хвороб. Тому до спорудження рейкових шляхів намагалися максимально залучити представників корінних народів колоній. Утім, це не завжди легко було зробити. У зв'язку з цим британський інтелектуал Гілберт Мюррей в одному зі своїх есе під назвою «Експлуатація нижчих рас в стародавні та новітні часи: історичні паралелі імперського трудового питання» писав, що протягом усієї історії існування Британської імперії в основі проблеми трудової зайнятості лежало лише одне завдання – знайти спосіб, за допомогою якого можна було б змусити туземців працювати з якомога вищою продуктивністю. Вирішення цієї проблеми автор вбачав у гармонійному поєднанні трьох основних умов. Якщо коротко резюмувати їхній зміст, то вийде така формула: 1) високорозвинена (економічно, промислово) Британія, яка взаємодіє з 2) численними народами імперії враховуючи їхні культурні особливості у процесі 3) динамічного розвитку транспортної інфраструктури, що дозволить досягти високих показників на ринку праці і в економіці. «Суспільство використовуватиме працю негрів, китайців або індусів там, де це економічно вигідніше, ніж праця британців, так само, як воно використовує американську пшеницю або німецькі грифельні олівці» [11, р. 119–121]. Не важко помітити, що взаємозв'язок між наявним працездатним населенням і мірою його участі в суспільному виробництві вбачався саме у транспортній модернізації імперії.

Потреба в робочих руках, особливо в сфері низькооплачуваної праці, призвела до значного підвищення мобільності робочої сили. Нижче ми розглянемо декілька її видів: територіальну мобільність, пов'язану з міграційним рухом населення; міжгалузеву мобільність, пов'язану з горизонтальним соціальним рухом населення в межах одного й того ж страта; статусну мобільність, пов'язану з переміщенням із однієї соціальної верстви (класу, групи) в іншу.

Стала трудова мобільність призводила до помітних структурних зрушень в економіці індустріально розвинених країн, істотно змінювала сегментування ринку праці. Вона поступово ставала невід'ємною частиною економічного устрою Британської імперії. У своїй всесвітньовідомій праці «Капітал» Карл Маркс розглядає міграцію робітників як симптом влади капіталу: «Це – легка піхота капіталу, яку він кидає у відповідності зі своїми потребами то туди то сюди. Коли вони не на марші, вони «розбивають табір». Бродячих робітників використовують для різних будівельних робіт, для дренажування, для виготовлення цегли, випалювання вапна, для залізничних робіт тощо. Як мандруюче джерело інфекції, ці робітники переносять віспу, тиф, холеру, скарлатину та інші хвороби в усі місця, по сусідству з якими вони стають табором» [1, с. 677–678]. Основу ж мігруючих робітників, за оцінками американського історика Шелтона Стромкуїста, складали залізничники [12, р. 633].

Згідно зі спостереженнями американського дослідника Лізи Ліндсі, «управління залізницями було найбільшим роботодавцем у Нігерії протягом усього колоніального періоду» [8, р. 440]. Ця тенденція була актуальною і

для багатьох інших британських заокеанських володінь. Кількісні показники загальної зайнятості на будівництві залізничних колій в окремих британських африканських колоніях в кінці XIX – початку XX ст. подані в таблиці 1. Показники середньодобові. Щоденний максимум зазвичай був значно вищим. До того ж в офіційних даних не враховувалась інтенсивність обороту робочої сили (хвороби і смерть були основними причинами). Зважаючи на цю обставину, можна сміливо коректувати показники зайнятості в бік їхнього збільшення.

Таблиця 1.

Трудова зайнятість на будівництві залізниць у британських африканських колоніях кінця XIX – початку XX ст. [7]

Дата	Місцезнаходження	Кількість
1890	Республіка Наталь	3000
1899, серпень	Сьєрра-Леоне	1063
1899, серпень	Лагос (південь Нігерії)	10426
1899, серпень	Британський Золотий Берег	2714
1901, березень	Кенія (угандійська залізниця)	19742
1902, червень	Британський Золотий Берег	16000
1908, січень	Північна Нігерія	2426
1908, листопад	Північна Нігерія	5146
1911, березень-травень	Північна Нігерія	13000

На жаль, порівняно невелика за розмірами вибірка дозволяє лише приблизно оцінити масштаби трудової зайнятості на спорудженні рейкових шляхів. Проте і цього достатньо, щоб побачити, наскільки вона була вражаючою. Нам не вдалося знайти повних даних щодо загальної зайнятості протягом десятиліть будівництва залізниць в Африці. Це питання ще потребує подальших наукових студій. Однак, згідно з однією з оцінок трудової зайнятості на будівництві залізниць в Індії, протягом 1850–1900 рр. там були задіяні близько десяти мільйонів робітників [6, р. 200]. Можна лише припустити, що в Африці цей показник був не менший, якщо не більший.

Яка ж політика максимально сприяла такій суттєвій трудовій зайнятості? Частково відповідь на це запитання ми знаходимо у засновника світ-системного аналізу Іммануїла Валлерстайна. «Одна з основних проблем колоній, – зазначав американський соціолог, – полягала в тому, що робітники з потрібними навичками часто були недоступні в потрібному місці. Трудова міграція виявилася значно раціональнішим процесом, ніж вважалося на її ранніх етапах. Із метою мобілізації необхідної кількості робітників як у колонії, так і за її межами, колонізатори комплексно поєднували військову силу, податковий тиск та дипломатію» [14, р. 3].

Справді, використовуючи різноманітні методи введення людини в залежність із її подальшою експлуатацією, англійська колоніальна влада проявила виняткову, навіть віртуозну винахідливість. Назагал відзначимо два, на наш погляд, красномовні приклади. Перший з них – експлуатація мобілізованих на

військову службу. Так, у серпні 1897 р. з метою захисту від французів британських колоніальних володінь у Нігерії під керівництвом Фредеріка Лугарда з місцевих жителів було сформовано Королівські західноафриканські прикордонні сили. Після врегулювання конфлікту з Францією працю мобілізованих на військову службу африканців почали активно застосовувати на будівництві нігерійської залізниці. Сам Ф. Лугард, який на той час уже був призначений на посаду верховного комісара протекторату Північна Нігерія, охарактеризував це явище як «примусовий податок із носіїв багнетів» [3, р. 76].

Другим показовим прикладом примусу до праці були податки. Оподаткування – це не просто стаття доходу в колоніальний бюджет, воно також мало на меті викликати у селянина потребу в грошах і тим самим змусити його шукати заробітку в європейців. Розміри оподаткування були різними, але одночасно настільки високими, що не відповідали прибуткам селянина. Найбільш рельєфно наслідки від такої форми примусу можна простежити на прикладі сільського господарства, де через нестачу кваліфікованої робочої сили значно погіршилися основні показники розвитку галузі. Наприклад, тільки через рік після важкої посухи і голоду 1913 р. усі чоловіки працездатного віку приблизно з 14% домогосподарств емірату Баучі були змушені провести розпал сезону інтенсивних польових робіт у Букуру, на будівництві вузькоколійки (Bauchi Light Railway), яка мала вирішити актуальну проблему транспортування олова з Джос до основної залізничної магістралі в Заріа. Більшість цих домогосподарств після цього так і не відновилися [3, р. 77]. Навіть такий короткий історичний екскурс показує, наскільки різноманітними були прояви примусових трудових практик під час будівництва залізниць у нігерійських володіннях Великої Британії, а також їхні наслідки для суспільства і регіону, в якому відбувалося будівництво.

Цікаво відмітити, що порушення трудових прав і надмірна експлуатація були розповсюджені настільки широко, що практично не сприймалися як щось незаконне. Серед європейців навіть виробилася певна філософія, покликана виправдати широке застосування в колоніях примусової праці африканців. Зокрема, її використання на будівництві залізниць високо оцінювали представники гірничодобувних фірм: «Система, за якої уряд під час будівництва залізниць покладається на туземну робочу силу, має потужний позитивний вплив на їхню економічно відсталу батьківщину» [3, р. 76].

За всієї своєї показовості наведені вище приклади застосування примусової праці носили локальний характер. Навіть у загальнонігерійському випадку, тим більше, якщо ми включимо в аналіз інші британські західноафриканські колонії (Британський Золотий Берег, Гамбія, Сьєрра-Леоне), картина не буде настільки однозначною, як може видатися на перший погляд. Використанню примусової праці під час будівництва залізниць в північному протектораті можна протиставити «вільну працю» (праця вільних людей, не рабів, робітників), яка широко практикувалася в протектораті Південна Нігерія.

У зв'язку з початком Першої світової війни та ростом міжнародної напруги в 1914 р. британські володіння на території Нігерії були об'єднані в

єдину колонію. Північнонігерійські колоніальні чиновники не лише енергійно влилися в ряди політичного керівництва нової країни, але й у певному сенсі задали тон її внутрішній політиці: саме завдяки їхнім зусиллям народи півдня країни почали активно використовуватися на спорудженні рейкових шляхів як у внутрішніх районах басейну Нігеру, так і на північ від Лагоса.

Заради справедливості зазначимо, що південні нігерійці не мобілізувалися на військову службу з метою примусу до праці в стилі Півночі. Трудова політика регіону залишалася значно ліберальнішою. Робітники, яких не влаштовувала оплата праці на батьківщині, мали змогу залишити її і шукати роботу в інших частинах імперії. Так, приміром, у період з червня 1900 р. по січень 1902 р. була зафіксована масова добровільна міграція некваліфікованих робітників з району Лагоса для прокладання рейкових колій у Секонді (Британський Золотий Берег), де розмір оплати праці був значно вищий [5, р. 148]. Проте саме обмеження свободи та примус, а не «вільна» праця вважалися нормою.

Тим часом, у Східній Африці в стадії реалізації був масштабний інфраструктурний проект, зумовлений необхідністю захисту британських імперських інтересів у районі верхнього Нілу. У 1896 р. за повного фінансового сприяння з боку британського уряду розпочалося будівництво угандійської залізниці, яка була здана в експлуатацію на всій своїй протяжності в 1902 р. Лише в березні 1901 р. на будівництві працювало майже 20 тис. робітників (табл. 1) і більше 30 тис. знаходилися в реєстрі зайнятості [2, р. 10–13]. Наявність такого вражаючого резерву пояснюється тим, що надмірна тривалість робочого часу, підвищена інтенсивність праці, погані умови роботи (холод, бруд і т.п.) сприяли високому рівню захворюваності та смертності серед залізничників і, як наслідок, вимагали їх постійної заміни.

Перманентний попит на некваліфіковану та низькооплачувану працю, що існував на той час в Африці, породжував відповідну пропозицію в інших регіонах імперії, розкручуючи тим самим маятник міграції. У цей період Індія перетворюється на одного з найбільших експортерів робочої сили. Ковалі, каменярі, клерки, теслярі та велика кількість некваліфікованих робітників, значна частина яких мала досвід залізничних робіт в Індії, з січня 1896 р. почали поетапно прибувати у Момбасу. Формувався достатньо потужний трансокеанський дрейф. Ці робітники складали незначний відсоток від сотень тисяч індійців, які ширилися світом протягом 1830–1920-х рр., забезпечуючи «виконавськими руками і спинами процвітання Британської імперії» [10, р. 136–137].

Переважає більшість індусів, найнятих на будівництво угандійської залізниці, працювала на умовах контракту. Після закінчення терміну контракту, зазвичай трирічного, вони мали можливість або залишитися у Східній Африці, або повернутися до Індії. Проте правом вибору скористалися далеко не всі. Так, із 31983 індійців, задіяних на будівництві, 2493 загинули, 6454 повернулися на батьківщину інвалідами ще до закінчення контракту, і лише 6724 особи закріпилися, інтегрувалися в угандійське суспільство та залишилися там на постійне проживання, утворюючи значний демографічний,

трудоий і навіть інтелектуальний потенціал. Ці люди вкорінювалися у глибоко ієрархічне колоніальне суспільство Східної Африки. Його еліту складали білі адміністратори, військові, плантатори та бізнесмени. До них приєднувалися низи білого населення. Індуси ж займали проміжну ланку між ними та корінним населенням [9, р. 39].

Таким чином, масова міграція індійців у Африку була спричинена будівництвом колоніальних залізниць. У майбутньому вона не лише дала потужний імпульс, але й вказала напрям значно більшій хвилі переселення. З початку ХХ ст. можна говорити про період інтенсивної міграції індійців із яскраво вираженою її позитивною динамікою (перевагою виїздів над поверненням). Трудовою міграцією, або переселенням біженців, це складне явище вже назвати не можна, хоча і те й інше мало місце. Мова йшла про комплексне явище, яке стало можливим лише завдяки колоніальним зв'язкам, існуванню ніш в економічній системі Англії та її колоній і було спричинено розширенням імперії і внутрішньоімперським розподілом праці. Інтенсивні міграційні переміщення ставали визначальною рисою економіки імперії.

Загострення трудової проблеми в британських африканських колоніях не могло оминати Південну Африку. Один із епізодів цієї проблеми був пов'язаний із розпочатим у листопаді 1905 р. будівництвом вузькоколійної лінії Стюартстаун, що в Республіці Наталь. Британці намагалися повністю використати природні людські ресурси своїх володінь для отримання максимального прибутку від колоній. Зулуси, басуто, гріква, пондо й індійці виконували практично всю найтяжчу роботу, яка вимагала використання некваліфікованої робочої сили. Найтяжчими були земельні роботи. Всі операції виконувалися вручну. Головними знаряддями праці були лопата, ноші й тачка якою перевозили ґрунт на насип.

У Південній Африці індійці з'явилися в 60-х рр. ХІХ ст. Спочатку їх ввозили в Наталь для роботи на цукрових плантаціях. У наступні десятиліття розпочалась добровільна міграція індійців у Капську колонію та Трансвааль. Вони були покликані заповнити існуючі ніші в колоніальній структурі в ролі санітарів, дрібних чиновників, будівельників, кваліфікованих робітників тощо. Оплата їхньої праці була в десятки разів меншою, ніж у англійців, які працювали в колонії, однак значно перевищувала доходи місцевих робітників і селян, змушених урядом працювати за наймом. Проте і їх катастрофічно не вистачало [13, р. 345–352].

Після англо-бурської війни дефіцит трудових ресурсів у залізничній галузі почав доходити до критичної межі. Річ у тім, що збільшення видобутку золота на родовищах Вітватерсранду відтягнуло основну частину робочих рук. Стимулюючи туземців вийти на ринок праці, британська колоніальна влада у січні 1906 р. ввела подушний податок на все доросле чоловіче населення колонії. Введення нового податку, як і варто було очікувати, викликало гостре невдоволення серед зулуських племен – найчисельніший і найбільш войовничий народ Південної Африки – і стало причиною повстання. Не вдаючись у подробиці зазначимо, що повстання було жорстоко придушене,

а праця полонених дала можливість принаймні частково компенсувати брак робочої сили на будівництві залізниць. Наприклад, на вже згаданому спорудженні лінії Стюартстаун основний підрядник британської колоніальної влади фірма «Полінг і Ко» активно використовував працю 200 полонених під час повстання зулусів. Спочатку вони виконали увесь комплекс найтяжчих робіт зі спорудження земельного полотна, а пізніше були переведені на роботи з підготовки баластного шару в кар'єрах, де простіше було контролювати їхнє місцезнаходження.

На загальному фоні трудової мобільності некваліфікованих робітників високою міграційною активністю відзначалися їхні безпосередні роботодавці. Залізничні компанії активно залучали іноземний персонал із найбільш дефіцитних напрямів – кваліфіковані робітники, вищі управлінці та висококваліфіковані кадри. Інтелектуальна міграція була представлена переважно європейцями. Це були люди з високим рівнем освіти та достатнім досвідом роботи, які легко могли перекваліфікуватися для роботи в іншій країні. Значну частину становили співробітники великих залізничних компаній, які переїжджали з одного філіалу в інший. В основному це були кваліфіковані співробітники та менеджери. У цю категорію також можна включити малоосвічених наглядачів або дрібних підрядників, які циркулювали в імперській системі залізничного будівництва. Слід зазначити, що європейці ніколи не становили значної частини робочої сили, залученої до спорудження колоніальних залізниць. Їхня присутність на будь-якому проекті здебільшого не перевищувала 5% від загальної кількості робітників. Проте вони відігравали одну з найважливіших ролей.

Наведені вище приклади стосуються передусім територіальної та міжгалузевої мобільності, які значною мірою визначалися міграцією населення. Проте серед указаних прикладів можна знайти й інший вид мобільності, який також є надзвичайно важливим для нашої роботи, зокрема статусну мобільність (зміни соціального статусу або соціальної ролі). Незважаючи на смертельно небезпечні, складні та низькооплачувані умови праці на більшості залізничних проектів, відкритість верхніх ешелонів соціальної піраміди все ж надавала можливість для соціального просування. Амбітні представники нижчих верств мали можливість спрямувати свої зусилля на сходження по соціальній драбині, замість того щоб накопичувати енергію протесту з ризиком розвалити всю піраміду. Саме масове залізничне будівництво створило необхідні умови для формування значного прошарку дрібної буржуазії Африки.

Підводячи підсумки викладеного, виділимо головні положення і висновки цієї статті. По-перше, залізничне будівництво посідало центральне місце в інфраструктурному розвитку британських колоній, забезпечуючи захист політико-стратегічних та економічних інтересів імперії. По-друге, однією з найактуальніших проблем, які постали як перед адміністраціями колоній, так і колоніальними компаніями був хронічний дефіцит трудових ресурсів. По-третє, розширення рейкової мережі підвищувало міжгалузеву мобільність

робочої сили, тим самим здійснюючи великий вплив на розвиток колоній, на життя мільйонів людей. По-четверте, у процесі будівництва залізничних колій доволі помітну роль відіграла міграція робочої сили, тобто трудова міграція, обсяги якої постійно зростали. По-п'яте, серед трудових мігрантів переважали некваліфіковані робітники, висококваліфікований компонент становив незначний відсоток від загальної кількості приїжджаних залізничників. По-шосте, спорудження рейкових шляхів відкривало професійні перспективи та створювало умови для соціальної, вертикальної мобільності.

Примітки

1. *Маркс К.* Капитал. Критика политической экономии / К. Маркс. – М., 1988. – Т. 1., Кн. 1.
2. *Clayton A., Savage D.C.* Government and Labour in Kenya 1895–1963 / A. Clayton, D.C. Savage. – London, 1974.
3. *Freund W.M.* Labour Migration to the Northern Nigerian Tin Mines, 1903–1945 / W.M. Freund // Journal of African History. – 1981. – Vol. 22. – №1.
4. *Headrick D.R.* The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century / D.R. Headrick. – New York, 1981.
5. *Hopkins A.G.* The Lagos Strike of 1897: An Exploration in Nigerian Labour History / A.G. Hopkins // Past and Present. – 1966. – №35.
6. *Kerr I.J.* Building the Railways of the Raj 1850–1900 / I.J. Kerr. – Delhi, 1995.
7. *Kerr I.J.* Multiple mobilities of labour and some immobilizations: some consequences of railway construction and railway operation within Britain's African and Asian colonies / I.J. Kerr [On-line resource]. – Access Mode: http://t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Kerr_Ian_Paper.pdf
8. *Lindsay L.A.* No Need To Think Of Home? Masculinity and Domestic Life On The Nigerian Railway / L.A. Lindsay // Journal of African History. – 1998. – Vol. 39.
9. *Mangat J.S.* A History of the Asians in East Africa, c. 1886 to 1945 / J.S. Mangat. – Oxford, 1969.
10. *Metcalf T.R.* Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860–1920 / T.R. Metcalf. – Berkeley, 2007.
11. *Murray G.* The Exploitation of Inferior Races in Ancient and Modern Times: An Imperial Labour Question With A Historical Parallel / G. Murray // Liberalism and the Empire. Three Essays by F.W. Hirst, G. Murray, and J.L. Hammond. – London, 1900.
12. *Stromquist S.H.* Railroad Labor and the Global Economy: Historical Patterns / S.H. Stromquist // Global Labour History. A State of the Art. – Bern, 2008.
13. *Sweetman W.* Stuartstown Narrow-Gauge Railway, Natal / W. Sweetman // Minutes of the Proceedings. – 1909. – Vol. 178.
14. *Wallerstein I.* Social Change: The Colonial Situation / I. Wallerstein. – New York, 1966.

Долід В.В. Железнодорожное строительство как фактор активизации трудовой мобильности в британских африканских колониях (конец XIX – начало XX вв.)

Предметом анализа является строительство имперских железных дорог и его влияние на трудовую мобильность в африканских колониях Великой Британии на рубеже XIX–XX вв. Исследуется территориальная, межотраслевая и статусная мобильность. Тема раскрыта на примере Нигерии, Уганды и Республики Наталь.

Ключевые слова: колониализм, железнодорожный империализм, принудительный труд, трудовая мобильность, миграция.

Dolid V.V. Railway construction as a factor activation of labour mobility in the British African colonies (late XIX – earl XX century)

The subject of analysis is the imperial railway construction and its impact on labour mobility in the African colonies of Great Britain on the border of the XIX–XX century. This article investigates territorial, interdisciplinary and status mobility. The theme is disclosed on the example of Nigeria, Uganda, and the Republic of Natal.

Key words: colonialism, railway imperialism, forced labour, labour mobility, migration.

«Місця відпочинку»: популярна культура в уявленнях і практиках міської еліти в Нідерландах другої половини XVI ст.

Ковбасюк С. А.

У статті аналізується взаємодія між популярною та елітарною культурами, зокрема ролі народного в уявленнях та практиках нідерландської еліти XVI ст. Встановлені випадки участі міських патрициїв в творенні популярного та їх спроби відтворити елементи народної культури в своєму побуті. Визначено значення популярної культури як «місця відпочинку» в уявленнях еліти.

Ключові слова: популярна культура, культура еліт, Нідерланди, кermеса.

Останніми роками все більше вчених звертається до питання взаємодії та взаємопроникнення між елітарною і популярною культурами, цілком справедливо вважаючи, що подібні дослідження будуть більш плідними, ніж осягнення цих двох культурних полюсів у відриві один від одного [8, р. 81]. Серед подібних робіт слід відзначити, в першу чергу праці П. Берка [1, 8], а також В.С. Гібсона [11, 12, 13]. В контексті питання про участь і уявлення еліти про народну культуру не можна не згадати про суперечку між С. Альперс та Г. Мідема, яка розпочалася ще в 70-х роках XX ст. [4, 5, 6, 22, 23], і триває в історіографії до сьогодні, але вже не тільки між двома вченими, але і між їх послідовниками [25, 28, 30]. Ми приєднуємося до позиції А. Стюарт, яка в своїй праці «До Брейгеля», присвяченій «селянським» гравюрам Себальда Бехама, вбачає в народних святкових образах «місце зустрічі вчених і народних інтересів, елітарних і популярних проблем» [29, р. 8], підкреслюючи в такий спосіб множинність закладених в подібні зображення смислів.

А. Стюарт, як і П. Берк, говорить про деякі «місця зустрічі» елітарної та популярної культури, з тією різницею, що англійський культуролог мав на увазі реальні практики, а А. Стюарт – область уявлень. Подібна двоїстість, яка не раз виявлялася в історіографії, визначила структуру даної статті: її першу частину ми присвятимо реальним «місцям відпочинку» та реальній участі міської еліти у народних святкуваннях; у другій же частині ми розглянемо область уявлень про народну культуру і спроби відтворення цих «місць відпочинку», «місць зустрічей» в повсякденному житті міських патрициїв.

Для початку звернемося до реальних «місць зустрічей» двох культур – «високої» міської культури та культури народної, тобто до тих можливостей бюргерів взяти участь або ж просто поспостерігати за популярними практиками. Видається можливим виділити дві основні «точки» дотику: по-перше, за часів свят (зокрема кermес і селянських весіль), які городяни