

---

**ОРГАНИЗАЦИЯ ЭМИГРАЦИОННОГО ДВИЖЕНИЯ  
БЕЛОРУСОВ И УКРАИНЦЕВ ИЗ ВТОРОЙ РЕЧИ ПОСПОЛИТОЙ  
В 1920–1930-Е ГГ.:  
ПОЛЬСКИЕ ВЛАСТИ И МОРЕПЛАВАТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ**

**О.В. Коваль**

Кафедра истории Беларуси и политологии  
Белорусский государственный технологический университет  
*ул. Свердлова, 13а, Минск, Республика Беларусь, 220030*

В статье рассматривается эмиграционная волна населения Западной Беларуси и Западной Украины в межвоенный период. Польское правительство организовало эмиграционный процесс белорусов и украинцев в разные страны мира. В статье представлена характеристика роли различных зарубежных транспортных компаний в Польше.

**Ключевые слова:** корабельная компания, Польша, эмиграция, диаспора, эмиграционный процесс, Западная Украина, Западная Беларусь.

История белорусского и украинского народов неразрывно связана с историей межвоенной Польши. После заключения Рижского мирного договора территории Западной Беларуси и Западной Украины вошли в состав Второй Речи Посполитой. Острым вопросом внутренней политики новой страны стало развитие национальных меньшинств, доля которых в населении была очень высокой. Согласно переписям 1921 и 1931 гг. национальные меньшинства в Польше составляли более 30% от общего количества жителей страны (1). Большинство представителей восточнославянских наций проживало в восточных воеводствах Польши. По данным на 1931 г. там насчитывалось 16% украинцев, 6% белорусов и 1% русских от общего количества граждан Второй Речи Посполитой (2). Большинство современных историков при этом отмечают, что официальные данные польской межвоенной статистики были сильно искажены и уменьшены, поэтому о реальном количестве украинцев, белорусов и русских можно только предполагать.

История белорусской и украинской диаспоры между мировыми войнами имеет ряд общих характеристик. Фактически право экономической эмиграции оставалось только у жителей Западной Украины и Западной Беларуси, входящих в состав Польши. Возможностей выехать из страны у граждан БССР и УССР было намного меньше, поэтому их количество в роли формирования диаспор оказалось несущественным.

В 1920–1930-е гг. восточные воеводства Польши фактически были превращены в отсталые аграрно-сырьевые районы. Политика польского правительства была дискриминационной по отношению к национальным мень-

шинствам в государстве, что вызывало их сопротивление. Государственные органы при помощи организации массового эмиграционного движения планировали уменьшить количество национальных меньшинств, решить вопрос перенаселенности деревни и «ополячить» восточные воеводства. Для этого польские власти пытались использовать эмиграцию украинцев и белорусов за океан. С этой целью на территории Западной Беларуси и Западной Украины создавалась разветвленная сеть представительств корабельных компаний, развернувших широкую агитацию выезда за границу.

От активности работы агентов мореплавателей товариществ зависела интенсивность эмиграционных процессов. В свою очередь, корабельный бизнес был заинтересован в желании большего количества крестьян эмигрировать за границу, что должно было приносить немалую прибыль. На территории Западной Беларуси и Западной Украины представители мореплавателей компаний проводили достаточно активную агитацию среди жителей деревень, что положительно оценивалось польскими властями.

В Западной Украине особенно популярными были такие компании, как «Cunard Line», «White Star Line», «Royal Mail Line», «Nelson Line», «Holland America Lines», «Koninklijke Hollandsche Lloyd», «Chargeurs Reunis French Line» (3). Среди желающих эмигрировать белорусов пользовались спросом услуги компаний «Linija Gdynia-America» (4) в Бресте и «Chargeurs Reunis» в Вильно и Пинске (5). Белорусские и украинские крестьяне также могли обращаться в офисы агентств в Варшаве, где кроме названных компаний размещались еще представительства «Red Star Line», «Canadian Pacific», «Skandynawsko-Amerikacska Linja», «Baltycko-Amerykacska Linija», «Holland-America Line», «United States Lines», «Fabre Line», «Lloyd Triestino», «Ellerman-Wilson Line», «French Line» (6).

Корабельные товарищества были вынуждены бороться за своих пассажиров, так как на территории Польши работало немало крупных и средних зарубежных компаний. Для привлечения клиентов выдавались специальные рекламные материалы с информацией об уровне сервиса, скидках, о специфике переезда за границу с определенной мореплавательной компанией. Использование различных маркетинговых ходов позволяло более успешно находить клиентов компаний.

Например, в своем рекламном объявлении небольшое французское корабельное товарищество в Тернополе S.G.T.M. (Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur) подробно перечисляло условия эмиграции в Аргентину, Бразилию и Уругвай (7), что должно было привлечь внимание желающих эмигрировать крестьян. Товарищество призывало выбрать именно их компанию и предлагало дополнительно оплатить своим пассажирам врачебный осмотр, фотографии, железнодорожные билеты и провоз багажа из Тернополя до порта. Корабельное товарищество «Krylewsko-Holenderski Lloyd», которое осуществляло перевоз пассажиров через Амстердам в Аргентину и Бразилию, искало себе клиентов, обещая отличное питание во время путе-

шестивия, собственный отель в Амстердаме, полную и бесплатную информацию по всем вопросам в специальном бюро (8). Данная система бонусов позволяла компаниям оставаться конкурентоспособными на рынке.

Широкое применение различных маркетинговых ходов содействовало достаточно быстрому развитию морских пассажирских перевозок в 1920-е гг. Однако несмотря на мелкие скидки принципиальных отличий в ценах на корабельные карты не было. Например, стоимость билетов в Аргентину крупнейших компаний «Pacific Line» и «French Line» была идентичной (9). Понижение цен корабельных карт началось в 1930-е гг., когда масштабы эмиграции начали уменьшаться, что было связано с экономическим кризисом и ограничениями для эмиграции, введенными правительствами ряда стран Европы и Америки.

Прибыль от перевоза польских граждан различные зарубежные компании имели хорошую. Польские эмиграционные чиновники решили организовать отечественную корабельную Линию, которая постепенно должна была вытеснить с рынка многочисленные зарубежные товарищества, а заработанные деньги тогда остались бы в государстве. Польская компания получила название Польское трансатлантическое корабельное товарищество. Основным маршрутом перевоза пассажиров стали польские порты Гдыня и Гданьск, откуда людей отправляли в Канаду и Соединенные Штаты Америки.

Специальная реклама Польского трансатлантического корабельного товарищества распространялась бесплатно в приложении к журналу «Украинский эмигрант». В рекламной информации сотрудники товарищества основывались на патриотических чувствах пассажиров, в первую очередь украинцев, так как текст рекламы был опубликован на украинском языке: «Общественным и государственным долгом польских граждан является полная поддержка этой первой под польским флагом Трансатлантической Линии. Таким образом каждый присоединяется к развитию польской Торговой Лиги и поможет экономически подорванному государству. Каждый польский гражданин должен ехать только кораблями «Линии Гдыня – Америка» (10), – говорилось в рекламе. В агитации подчеркивалось, что до момента выхода на сушу на польских кораблях компании действуют законы Польши, поэтому пассажиры будут под охраной Второй Речи Посполитой.

Отделы Польского трансатлантического корабельного товарищества находились в Варшаве, Бресте, Гдыне, Ковеле, Кракове, Люблине, Львове, Луцке, Ровно, Тернополе, Гданьске. Большинство перечисленных городов – это территория Западной Украины и Западной Беларуси, что позволяет сделать вывод о налаженном механизме стимулирования эмиграции за океан из восточных воеводств, где в основном проживали белорусы и украинцы. Несмотря на активную рекламу про удобные маршруты переезда без сложных пересадок и государственную поддержку компании развитие первой Польской Линии оказалось неуспешным. Конкурировать с известными и большими зарубежными товариществами «Линия Гдыня – Америка» не могла (11).

Желание улучшить свое материальное положение толкало крестьян на эмиграцию, люди продавали все свое имущество и собирали документы для переезда. Организацию эмиграционных процессов достаточно быстро начали использовать аферисты. Польские власти были вынуждены принимать меры и отслеживать нарушения в работе мореплавательных компаний. При подтверждении фактов мошенничества некоторые агенты получали запрет на данный вид деятельности, а иногда даже открывались уголовные дела.

Широкий общественный резонанс получило уголовное дело агента сразу нескольких зарубежных мореплавательных компаний Марьяна Саверина. Крупнейшие украинские и польские газеты писали про мошенничества этого человека. Свидетели в суде подчеркивали, что он выбирал себе клиентов среди малограмотных крестьян, а затем устанавливал цену за фальшивые документы в зависимости от финансового положения человека. За фальшивые паспорта агент брал плату от 50 до 100 долл., что позволило ему собрать с населения сумму более 2000 долл. (12). На примере преступлений М. Саверина периодические издания учили своих читателей быть внимательными при оформлении документов на выезд из Польши.

Самым распространенным видом преступлений агентов мореплавательных компаний стало производство фальшивых паспортов. Например, американские службы начали собственное расследование, когда заметили, что количество эмигрантов из Польши в США систематически превышает количество подготовленных паспортов. В результате следствия выяснилось, что в махинациях участвовали не только агенты корабельных компаний, но и сотрудники американского консульства в Польше Делерта и Адамский, за что преступники были арестованы (13). Посольства и консульства других государств во Второй Речи Посполитой также внимательно отслеживали нарушения в организации эмиграции. Канадский инспектор в Гданьске информировал Эмиграционное управление Польши, что некоторые эмигранты выезжают в Канаду по приглашению своих родственников, однако на самом деле не имеют реальных документов кровного родства, что является грубым нарушением законодательства (14). Польские эмиграционные органы достаточно быстро отреагировали на полученный сигнал, во все корабельные компании были разосланы официальные письма с требованиями строго проверять документы эмигрантов, подтверждающие их родственные связи. Эмиграционное управление старалось принимать меры при нарушениях закона, однако полностью справиться с махинациями агентов было не в состоянии.

Кроме преступлений с документами массовые мошенничества совершались также и на кораблях во время переезда в страну назначения. Например, компания «Canadian Pacific» обращалась в отдел Эмиграционного управления во Львове с просьбой принять меры в поиске преступников, которые вымогали деньги обманым путем у пассажиров линии (15). В письме указывалось, что обычно к эмигранту подходил незнакомец, который предлагал

ему дешево продать драгоценности. В какой-то момент к ним присоединялся соучастник, якобы покупающий золото, он занимал деньги для совершения сделки у эмигранта с предложением вернуть с процентами. Преступники не возвращали деньги, а служба безопасности Линии запугивала эмигранта предложением вернуться на родину для расследования дела. При помощи данной схемы мошенники обворовывали людей, везущих какие-то сбережения для начала новой жизни за границей.

В Центральном государственном архиве Украины во Львове сохранилось немало документов, подтверждающих, что польские чиновники старались ликвидировать массовые обманы крестьян агентами мореплавательных компаний. Специально проводились громкие показательные судебные процессы, публиковались статьи в периодических изданиях, где подробно раскрывались схемы афер, выходили листовки, призывающие граждан быть бдительными. Кроме государственных эмиграционных органов мероприятия по профилактике правонарушений агентами корабельных компаний проводили общественные объединения опеки над эмигрантами, однако и их результаты оказались несущественными (16). С конца 1920-х гг. для Эмиграционного управления борьба с фактами обмана крестьян при организации их переезда стала одной из основных функций.

Чиновники Эмиграционного управления в Варшаве внимательно отслеживали материалы периодических изданий, реагировали на жалобы обманутых эмигрантов. Например, в журнале «Эмигрант» была опубликована статья про обман более 40 чел. агентами компаний, от каждого крестьянина аферисты успели получить по 30 долл. (превысив установленную цену за оформление документов почти в 8 раз), а затем эмигрантов быстро отправили в Бразилию (17). После публикации данной статьи польские чиновники начали специальное расследование, оперативно уточняли детали дела у свидетелей. Выяснилось, что факты нарушения закона подтвердились, все эмигранты сильно переплатили установленную цену, поэтому агенты были осуждены.

Государственные органы Польши, которые отслеживали и контролировали эмиграционные процессы, пробовали оказывать информационную помощь эмигрантам в социальной адаптации за границей. С конца 1920-х гг. началось издание различных памяток и книг для желающих эмигрировать, где публиковалась информация об экономике, политике, культуре страны, куда люди собирались переезжать. Подробное описание в книгах, листовках, памятках необходимых для эмиграции документов, правил провоза багажа, особенностей путешествия позволяли крестьянам противостоять волне махинаций. Издание специальных материалов для эмигрантов стало полезным, поэтому количество заказов на данную печатную продукцию постепенно увеличивалось. Например, 30 мая 1930 г. Экспозитура во Львове в официальном письме обратилась в Эмиграционное научно-информационное бюро в Варшаве с предложением составить памятку для 15 000 чел., которые собирались

переехать жить в Аргентину (18). Сотрудники бюро достаточно оперативно и качественно составили текст памятки, где подробно описывались особенности жизни и ведения сельского хозяйства в Аргентине (19). Подобная печатная продукция была подготовлена об основных странах, куда направлялись потоки эмигрантов из Второй Речи Посполитой. Бюро издавало материалы о климате, традициях, религии, языке, законодательстве США, Канады, Бразилии, Аргентины, Уругвая, Парагвая, Франции, Германии и т.д.

Наиболее активной издательская деятельность Эмиграционного научно-информационного Бюро стала в конце 1920-х – 1930-е гг., когда в ведущих странах мира по причине экономического кризиса многие эмигранты не могли найти себе работу, бедствовали и голодали. В официальной переписке государственных органов часто отмечалось, что люди толпами бродят по чужой стране в поисках заработка, а затем умирают от голода или эпидемий. Социальная адаптация эмигрантов из Западной Беларуси и Западной Украины почти во всех странах мира проходила достаточно сложно, большинство из них первоначально не могло найти себе хорошую работу в чужом обществе, поэтому были вынуждены часто менять род занятий. Польские чиновники в своих печатных материалах предупреждали о сложностях зарубежной жизни, но желание заработать деньги за границей на свой собственный участок земли для крестьян было сильнее. Например, в памятке Эмиграционного Бюро специальным шрифтом подчеркивалось предложение: «Люди, которые не имеют гарантированной работы и денег для нормального проживания, не должны выезжать в Аргентину» (20). Однако предупреждения польских чиновников не останавливали эмигрантов, крестьяне часто ехали фактически без средств к существованию, окрыленные рассказами о возможностях зарубежья.

Польские государственные органы старались поставить под жесткий контроль деятельность корабельных компаний. Основным рычагом давления была выдача им концессий. В том случае, если компания не исполняла требований эмиграционных властей Польши, она могла просто не получить концессию на свою деятельность. Зарубежные мореплавательные товарищества не имели даже права обращаться с жалобами в какую-нибудь судебную инстанцию.

Фактически все корабельные компании межвоенной Польши старательно исполняли письменные требования эмиграционных органов, поэтому их функции постепенно расширялись. Все мореплавательные товарищества были обязаны систематически подавать план контингента эмигрантов на каждый год. Часто требования компаний относительно кандидатур для эмиграции были очень высокими. Например, компания «Canadian Pacific» на 1927 г. подавала список эмигрантов в Канаду – 250 чел. при условиях:

- 1) возраст претендента должен быть от 18 до 45 лет;
- 2) желающий эмигрировать должен уметь работать в сельском хозяйстве;

- 3) должен уметь читать на каком-нибудь языке;
- 4) обязан оплатить проезд морем до Манитоба (21).

Претендента выбирали исключительно по перечисленным критериям, только тогда человек имел возможность оформить все необходимые для выезда документы.

По требованию польских чиновников все мореплавательные товарищества были обязаны систематически подавать в Эмиграционное управление статистические сведения по выехавшим в эмиграцию людям. Корабельные компании постепенно начинали исполнять роль посредников в получении виз для эмигрантов, которых перевозили за рубеж. Статистические данные компаний позволяли Эмиграционному управлению анализировать интенсивность эмиграции, отслеживать ее масштабы в разных странах мира. Для всех товариществ обязательными стали систематические отчеты о количестве эмигрантов из Польши. Специальным циркуляром Эмиграционного управления от 6 мая 1927 г. все товарищества были проинформированы о необходимости посылать в Варшаву ежемесячные отчеты (не позднее чем за две недели до конца каждого месяца) и на их основе готовить за целый год один общий отчет (22). Корабельные компании достаточно добросовестно относились к подготовке данных документов, систематически их посылали в Варшаву.

Современные историки на основе статистических сведений компаний могут проанализировать роль популярных и неудачных Линий в организации эмиграционных процессов. Были товарищества, которые так и не смогли развернуть свой бизнес в Польше. Например, немецкая Линия Гамбург–Америка перевозила очень мало эмигрантов из Польши. Гданьские агенты Линии отмечали, что за 7 месяцев 1932 г. было перевезено только 24 гражданина Польши (23).

Кроме статистических данных о масштабах эмиграции товарищества подавали аналитические материалы в Эмиграционное управление относительно экономической перспективы польских эмигрантов за границей. Корабельная компания «Canadian Pacific» информировала государственные органы Польши о условиях эмиграции в Канаду, в официальном письме подробно объяснялись правила оформления документов и выкупа земли. «Можно полностью обосновано отметить, что через год или два года работы можно заработать себе достаточную сумму денег, чтобы купить ферму на перечисленных условиях» (24), – отмечалось в письме. В документе объяснялось, что в конце четвертого года эмигрант может заплатить только 7% от общей цены за ферму, а остаток может выплачивать на протяжении 35 лет. Сведения о экономическом и политическом развитии стран мира, куда была направлена массовая эмиграция из Польши, позволяли Эмиграционному управлению объективно оценивать перспективы государств-реципиентов, предупреждать эмигрантов о возможных трудностях и проблемах.

Власти Польши диктовали условия работы корабельным компаниям, вводили ряд запретов на деятельность товариществ, особенно если дело касалось государственных интересов. Циркулярным письмом Эмиграционного управления в Варшаве было запрещено всем корабельным товариществам пересылать корреспонденцию эмигрантов (25). За нарушение данного запрета компания могла потерять свою концессию. Запрет был связан с тем, что посредничество товариществ в пересылке почты не позволяло польским органам проводить цензуру корреспонденции, поэтому государству важно было сохранить монополию почтовой службы в доставке писем адресатам.

Определенные коррективы в работу мореплавателей товариществ внесло распоряжение Президента Польши Станислава Войтеховского от 14 декабря 1925 г. «Об исключительности польских портов для эмиграции». Там отмечалось:

«1) эмиграция в Америку может быть только через польские порты на Балтийском море;

2) концессии на перевозку эмигрантов могут быть выданы корабельным линиям только при условии реализации данного положения» (26).

Данное распоряжение должно было приносить дополнительную прибыль государству, однако было очень невыгодным самим эмигрантам, так как переезд из Гдыни или Гданьска в США был на несколько дней дольше и дороже.

Таким образом, польские власти в межвоенный период старались оказывать влияние на экономическую волну эмиграции из восточных воеводств страны. Были созданы специальные отделы Эмиграционного управления, которые фиксировали и анализировали агитацию, касающуюся работы крестьян за границей, занимались изданием материалов об эмиграции, разбирались с вопросами коррупции и мошенничества среди агентов корабельных компаний, отслеживали судьбу эмигрантов за рубежом. Организованная экономическая эмиграция из «восточных крессов» в основном состояла из белорусов и украинцев, что содействовало «ополячиванию» региона. Власти Второй Речи Посполитой стремились на освободившиеся эмигрантами хозяйства Западной Беларуси и Западной Украины заселить польское население, так как национальный вопрос в стране весь межвоенный период звучал достаточно остро. Организация массовой экономической эмиграции позволила польскому правительству частично решить проблему перенаселенности сельскохозяйственных районов.

На территории Западной Беларуси и Западной Украины работала разветвленная сеть иностранных корабельных компаний, которые оказали непосредственное влияние на организацию эмиграционных процессов. Польские власти отслеживали работу компаний, контролировали развитие их деятельности при помощи законодательства и выдачи концессий, ограничивали их прибыль запретами на определенные формы работы. Товарищества



стремились увеличить масштабы своего бизнеса, поэтому проводили активную рекламу относительно возможности эмиграции для граждан Польши. Деятельность и активность многочисленных корабельных компаний была исключительно важной для организации эмиграции крестьянства из регионов Второй Речи Посполитой.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) *Mironowicz E.* Polityka narodowosciowa PRL. – Białystok, 2000. – S. 19.
- (2) *Tomaszewski J., Landau Z.* Polska w Europie i wiecie 1918–1939. – Warszawa, 2005. – S. 58.
- (3) Качараба С.П. Еміграція з Західної України 1919–1939. – Львів, 2003. – С. 57.
- (4) Центральный государственный исторический архив Украины в г. Львов (ЦГИА Украины в г. Львов). – Ф. 504. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 1.
- (5) Там же. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 2958. – Л. 72.
- (6) Там же. – Д. 677. – Л. 5.
- (7) Там же. – Д. 579. – Л. 12 об.
- (8) Там же. – Д. 845. – Л. 6.
- (9) Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 377. – Воп. 1. – Спр. 1. – Л. 11.
- (10) ЦГИА Украины в г. Львов. – Ф. 504. – Оп. 1. – Д. 1. – Л. 1.
- (11) *Качараба С.П.* Еміграція з Західної України 1919–1939. – Львів, 2003. – С. 62.
- (12) ЦГИА Украины в г. Львов. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 2958. – Л. 54.
- (13) Там же. – Д. 2683. – Л. 5.
- (14) Там же. – Д. 579. – Л. 88.
- (15) Там же. – Д. 868. – Л. 1.
- (16) *Качараба С.П.* Еміграція з Західної України... – С. 25.
- (17) ЦГИА Украины в г. Львов. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 2949. – Л. 1.
- (18) Там же. – Д. 591. – Л. 1.
- (19) Там же. – Л. 2–6.
- (20) Там же. – Л. 6.
- (21) Там же. – Д. 658. – Л. 11.
- (22) Там же. – Д. 880. – Л. 1.
- (23) Там же. – Д. 2. – Л. 1.
- (24) Там же. – Д. 2683. – Л. 2 об.
- (25) Там же. – Д. 881. – Л. 2.
- (26) *Качараба С.П.* Еміграція з Західної України... – С. 58.

**ORGANIZATION OF BELARUS  
AND UKRAINIAN EMIGRATION MOVEMENT  
IN SECOND POLISH-LITHUANIAN COMMONWEALTH IN 1920–1930S:  
POLISH AUTHORITIES AND SHIPBORNE COMPANIES**

**O.V. Koval**

Belarusian State Technological University  
Department of the History of Belarus and Politology  
*Sverdlova Str., 13a, Minsk, Republic of Belarus, 220030*

The article is about the emigration wave from the territory of Western Belarus and Western Ukraine in the inter-war period. Polish government organized emigration process of Belarusians and Ukrainians in the different countries of the world. The article gives the characteristic of a role of different foreign shipborne companies in Poland.

**Key words:** shipborne company, Poland, emigration, diaspora, process of emigration, Western Ukraine, Western Belarus.