

УДК 331.556.4(8=6)

В.У. Коваль, канд. гіст. наук, дац. (БДТУ, г. Мінск)

ДЗЕЙНАСЦЬ КАРАБЕЛЬНЫХ КАМПАНІЙ І БЕЛАРУСКІ ЭМІГРАЦЫЙНЫ РУХ (1921–1939 гг.)

Гісторыя беларускага замежжа – гэта шматаспектная тэма даследавання, якая прадстаўлена эканамічнымі, палітычнымі, сацыяльнымі і культурнымі праблемамі. Даследаваннем адаптацыйных працэсаў беларускіх эмігрантаў у міжваенны перыяд займаюцца як айчынныя, так і замежныя вучоныя. Значная ўвага надаецца ўмовам падарожжа эмігрантаў у краіны Паўночнай і Паўднёвай Амерыкі, праблемам фізіялагічнай адаптацыі, дзейнасці трансатлантачных кампаній.

Асноўную масу беларускіх эмігрантаў складалі жыхары Заходняй Беларусі, якая з 1921 г. па 1939 г. з’яўлялася часткай Другой Рэчы Паспалітай, яны накіроўваліся ў ЗША, Канаду, Аргенціну, Бразілію, Урагвай, Парагвай. Значная частка гістарычных крыніц пра арганізацыю работы карабельных кампаній захоўваецца ў Дзяржаўным архіве Брэсцкай вобласці, Цэнтральным дзяржаўным гістарычным архіве Украіны ў Львове, Архіве новых актаў. Праблему кантроля над рухам і рэкрутацыяй эмігрантаў, аналіз кан’юнктурных момантаў для эміграцыі актыўнай даследуюць польскія і ўкраінскія гісторыкі.

У Другой Рэчы Паспалітай быў створаны спецыяльны дзяржаўны апарат, якія займаўся пытаннямі эміграцыі, дзяржаўныя органы кантралявалі Міністэрства замежных спраў і Міністэрства працы і сацыяльнага забеспячэння. Эміграцыйнае ўпраўленне было створана ў 1920 г., а ў 1930 г. распачало сваю працу таварыства з абмежаванай адказнасцю – Эміграцыйны сіндыкат. Агенты сіндыката былі зацікаўлены ў сваіх прыбытках ад карабельных карт, таму праводзілі шырокую агітацыю сярод беларускіх сялян, наўмысна скажаючы асноўную інфармацыю пра ўмовы жыцця і працы за мяжой.

Карабельныя кампаніі ў Польшчы маглі працаваць толькі з дазволу Эміграцыйнага ўпраўлення. Дзейнасць кожнай лініі пільна адсочвалася дзяржаўным польскім органам. Большасць кампаній былі замежнымі, таму рэгуляваць іх прыбытак і абмяжоўваць у дзейнасці можна было праз наданне канцэсій (тэрмін кожнай складаў 1 каляндарны год). Пасля атрымання дазволу на камерцыйную дзейнасць кампанія трапляла ў фактычную залежнасць ад польскіх улад, бо ўносіла значную суму ў якасці задатку.

У другой палове 1920-х гг. канцэсіі атрымалі болей за 20 карабельных ліній, якія перавозілі эмігрантаў з Гдыні, Гданьска, Антвэрпена, Амстердама. На тэрыторыі Заходняй Беларусі працавалі такія кампаніі, як канадская лінія «Canadian Pacific», брытанскія «White Star Line», «Red Star Line», дацкая «Bałtycko-Amerykańska Linia», галандская «Holland-American Line», французская «French Line» і іншыя. Некаторыя кампаніі мелі свой флот (напрыклад, свае караблі былі ў «Canadian Pacific Railway»), а пэўныя лініі («Canadian National Railways») замаўлялі караблі ў іншых кампаній [1, с. 80]. Брытанскае карабельнае таварыства «Red Star Line» з цэнтральным офісам у Вільні ажыццяўляла шырокую рэкламу. На старонках беларускамоўнай газеты «Змаганьне» лінія перыядычна публікавала свае нататкі пра надзейныя караблі і камфортныя ўмовы на судне.

У 1930 г. была закладзена трансатлантычная кампанія Другой Рэчы Паспалітай «Лінія Гдыня–Амерыка» («Linja Gdynia-Amerika»), якая пачала прадаваць карабельныя карты на падарожжы ў ЗША, Аргенціну, Парагвай, Бразілію. «Лінія Гдыня–Амерыка» мела толькі 3 уласныя трансатлантычныя караблі: «Палонія», «Пуласкі», «Касцюшка». Марская і рачная ліга рэкламавала паслугі польскай дзяржаўнай лініі. У лістоўках з рэкламай закраналіся патрыятычныя пачуцці грамадзян Другой Рэчы Паспалітай, там падзначалася: «Грамадскім і дзяржаўным абавязкам польскіх грамадзян з’яўляецца поўная падтрымка гэтай першай пад польскім сцягам Трансатлантычнай Лініі [2]. На беларускае насельніцтва патрыятычная польская рэклама ўплывала слаба. Маркетынжавыя хады для пашырэння лініі былі тыповымі: у газетах пісалі пра абмежаваную колькасць карабельных карт, агенты лініі перыядычна публікавалі лісты ў прэсе пра цудоўнае падарожжа з падзякай.

Польская даследчыца эміграцыйнага руху І. Матэйка лічыць, што адна з асноўных функцый Эміграцыйнага сіндыката была ў пашырэнні патоку пасажыраў польскай дзяржаўнай лініі, бо ў снежні 1930 г. быў падпісаны дэкрэт прэзідэнта, што польскія грамадзяне, якія накіроўваюцца ў Канаду і ЗША, павінны плыць толькі з Гдыні і толькі польскімі караблямі, а ўсе іншыя карабельныя лініі абавязаныя да 15 студзеня 1931 г. працягнуць свае канцэсіі [3, с. 52]. Падобнае рашэнне прэзідэнта Польшчы І. Масціцкага абараняла дзяржаўныя інтарэсы, аднак выклікала абурэнне замежных (у першую чаргу брытанскіх і канадскіх кампаній), таксама абмежаванні сталі непапулярным палітычным крокам для грамадзян краіны, бо падарожжа ў краіны Паўночнай і Паўднёвай Амерыкі праз польскія парты было даўжэйшым на 1-2 дні.

Канада зрабіла свой дыпламатычны ход у адказ на дэкрэт І. Масціцкага – зачыніла медыцынскія станцыі для агляду эмігрантаў у Польшчы. Бліжэйшыя канадскія пункты знаходзіліся ў такіх гарадах, як Гамбург, Ротэрдам і Антверпэн, што значна скараціла маштаб эміграцыі ў Канаду. Пытанне эканамічнага супрацьстаяння, звязанае з падзелам рынку ў галіне марскіх перавозак, вырашалася дастакова працяглы тэрмін, бо толькі ў сярэдзіне 1930-х гг. польскі ўрад дазволіў рабіць ламаны маршрут для падарожжа праз акіян.

Эміграцыйнае ўпраўленне, а пасля Эміграцыйны сіндыкат вымушаны былі адсочваць працэс транспарціроўкі багажу і ўмовы прыбыцця пасажыраў на судне. Асноўная маса беларускіх эмігрантаў плыла праз акіян 3 класам (самы танны квіток на падарожжа), дзе панавала антысанітарыя, людзі знаходзіліся ў брудзе і цясноце. Падарожжа магло быць вельмі пакутлівым не толькі з-за марской хваробы, але і па прычыне інфекцыйных захворванняў. Бруд у каютах і на палубе ніхто не вымятаў, а проста прысыпаўся стружкай, падлогу ў 3 класе ніхто не мыў у час плавання. Сур’ёзнай праблемай для беларускіх эканамічных эмігрантаў быў знішчаны ці пабіты багаж.

Вострай праблемай для чыноўнікаў Эміграцыйнага сіндыката была праблема шматлікіх ашуканств. Групамі агентаў рэгулярна падрабляліся замежныя пашпарты, медычныя даведкі, збіраліся грошы на неіснуючыя дакументы. Газеты Заходняй Беларусі і Заходняй Украіны рэгулярна папярэджвалі сялян пра магчымыя схемы афер, аднак значных вынікаў інфармаванне не давала.

Дзейнасць карабельных кампаній аказвала значны ўплыў на інтэнсіўнасць эміграцыйнага руху беларускага насельніцтва ў Паўночную і Паўднёвую Амерыку. Абарона польскіх эканамічных інтарэсаў пры адкрыцці дзяржаўнай «Лініі Гдыня–Амерыка» скараціла маштабы міжкантынентальнай эміграцыі, аднак агітацыя агентаў карабельных кампаній стымулявала беларускіх сялян да перасялення.

ЛІТАРАТУРА

1. Дзира О. І. Іміграцыйна політыка Канады ўодо супільно-політычнаго статусу україньскых переселенців 1918–1939 рр.: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.02/ О. І. Дзира. – Київ, 2016. – 225 с. 80 с.
2. Цэнтральны дзяржаўны гістарычны архіў у Львове. – Фонд 504. – Воп. 1. – Спр. 1. – Арк. 1.
3. Matejka J. Kanadyjska polityka immigracyjna w stosunku do Polaków w latach 1896–1939 / J. Matejka // Studia Polonijne. – Т. 3. – Lublin, 1979. – S. 23–60.