

УДК 325.2(476)«1921/1939»

В. У. Коваль

Беларускі дзяржаўны тэхналагічны ўніверсітэт

**УПЛЫЎ КАРАБЕЛЬНЫХ КАМПАНІЙ
НА ІНТЭНСІЎНАСЦЬ БЕЛАРУСКАЙ ЭМІГРАЦЫІ (1921–1939 ГГ.)**

У артыкуле аналізуецца ўплыў карабельных кампаній на інтэнсіўнасць беларускай эміграцыйнай хвалі ў краіны Паўночнай і Паўднёвай Амерыкі з 1921 па 1939 гг. Польскія дзяржаўныя органы імкнуліся кантраляваць прыбыткі замежных карабельных кампаній. Міністэрства замежных спраў і Міністэрства працы і сацыяльнага забеспячэння аналізавалі маштабы перасяленняў, Эміграцыйнае ўпраўленне і Эміграцыйны синдэкат супрацоўнічалі з замежнымі карабельнымі лініямі. Эфектыўная рэклама агентаў павялічвала інтэнсіўнасць эканамічнай эміграцыі ў Канаду, ЗША, Аргенціну і Бразілію. Англіійская параходная лінія «Red Star Line» вылучалася найбольш актыўнай рэкламай на тэрыторыі Заходняй Беларусі. Польскія ўлады імкнуліся павялічыць прыбыткі дзяржаўнай лініі «Гдыня – Амерыка», таму на заканадаўчым узроўні абмяжоўвалі дзейнасць замежных кампаній. Аўтар прыходзіць да высноў, што 1920-я гг. сталі найбольш спрыяльным перыядам для работы карабельных ліній, калі пашырылася масавая эміграцыя. Сусветны эканамічны крызіс аказаў негатыўны ўплыў на продаж карабельных карт. У 1930-я гг. англійскія і канадскія кампаніі заяўлялі пра несправядлівую канкурэнцыю, пра эканамічную дыскрымінацыю з боку польскіх улад.

Ключавыя словы: беларуская дыяспара, беларуская эміграцыя, інтэнсіўнасць эміграцыі, карабельныя кампаніі, Паўночная Амерыка, Паўднёвая Амерыка.

Для цытавання: Коваль В. У. Уплыў карабельных кампаній на інтэнсіўнасць беларускай эміграцыі (1921–1939 гг.) // Труды БГТУ. Сер. 6, История, философия. 2022. № 1 (257). С. 55–59.

V. U. Koval

Belarusian State Technological University

**THE INFLUENCE OF SHIPPING COMPANIES
ON THE INTENSITY OF THE BELARUSIAN EMIGRATION (1921–1939)**

The article analyzes the influence of shipping companies on the intensity of the Belarusian emigration wave to the countries of North and South America from 1921 to 1939. The Polish government agencies tried to control the profits of the foreign shipping companies. Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Labour and Social Protection analyzes the emigration scale, The Emigration bureau and the Emigration syndicate cooperated with the foreign shipping companies. The effective advertising agents increased the intensity of the emigration to Canada, USA, Argentina, Brazil. The English ship line “Red Star Line” had the most active advertising in Western Belarus. The Polish authorities wanted to increase the profits of the state-owned company “Gdynia-America”, that is why they limited the business of foreign lines at the legislative level. The author comes to the conclusion that the best time for the shipping lines was the 1920s, because it was a period of the mass emigration. The world economic crisis had the negative impact on the sale of the ship charts. In the 1930s the Canadian and English lines declared about the unfair competition and about the economic discrimination in Poland.

Key words: Belarusian diaspora, Belarusian emigration, intensity of emigration, shipping companies, North America, South America.

For citation: Koval V. U. The influence of shipping companies on the intensity of the Belarusian emigration (1921–1939). *Proceedings of BSTU, issue 6, History, Philosophy*, 2022, no. 1 (257), pp. 55–59 (In Belarusian).

Уводзіны. Беларускае замежжа вивучаецца з розных аспектаў, спецыялісты разглядаюць асаблівасці фарміравання палітычнай і эканамічнай эміграцыі, сацыяльныя працэсы, псіхалагічную адаптацыю асоб да ўмоў жыцця і культуры дамінуючага этнасу. У міжваенны перыяд беларуская эміграцыйная хваля складалася ў асноўным з жыхароў Заходняй Беларусі, якая ўваходзіла ў склад Другой Рэчы Паспалітай. Асобнай тэмай даследавання з’яўляецца дзейнасць польскіх эміграцыйных

структур і карабельных кампаній, іх ўплыў на пашырэнне беларускага эміграцыйнага руху. Карабельныя лініі мелі шырокую агентуру на тэрыторыі Заходняй Беларусі, іх рэклама стымулявала эканамічную эміграцыю беларускіх сялян у краіны Паўночнай і Паўднёвай Амерыкі.

Асноўная частка. Замежныя кампаніі ў Польшчы маглі працаваць толькі з дазволу Эміграцыйнага ўпраўлення, створанага ў 1920 г. пры Міністэрстве працы і сацыяльнага забеспячэння.

Дзейнасць кожнай лініі пільна адсочвалася Эміграцыйным упраўленнем. 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 кампаніі траплялі ў фактычную залежнасць ад польскіх улад, дасылалі ім справачы, выконвалі цыркуляры і распараджэнні.

У другой палове 1920-х гг. канцэсіі атрымалі болей за 20 замежных таварыстваў, якія перавозілі эмігрантаў з Гдыні, Гданьска, Антвэрпена, Амстэрдама. На тэрыторыі Заходняй Беларусі працавалі такія кампаніі, як канадская лінія «Canadian Pacific», «Canadian National Railways», амерыканская «United States Lines», англійскія «Cunard Line», «White Star Line», «Red Star Line», дацкая «Bałtycko-Amerykańska Linia», галандская «Holland-American Line», французская «French Line», «Chargeurs Réunis» і інш. Некаторыя кампаніі мелі свой флот (напрыклад, свае караблі былі ў «Canadian Pacific Railways»), а пэўныя лініі («Canadian National Railways») замаўлялі караблі ў іншых кампаній [1, с. 80]. Замежныя таварыствы праводзілі шырокую рэкламную кампанію сярод беларускага насельніцтва, агітацыю да эміграцыі размяшчалі на старонках беларускамоўных віленскіх перыядычных выданняў «Сялянская ніва», «Змаганьне», «Наша праўда», «Голас Беларусі». У 1920-я гг. кампаніі актыўна канкурыравалі паміж сабой, абяцалі пасажырам хуткія кур'ерскія караблі і цудоўнае харчаванне. Большасць беларускіх эмігрантаў у міжваенны перыяд набывала карабельныя карты ў Канаду, ЗША, Аргенціну і Бразілію.

Пытаннімі эміграцыі ў Польшчы займалася Міністэрства замежных спраў і Міністэрства працы і сацыяльнага забеспячэння. Польскія чыноўнікі ажыццяўлялі кантроль над рухам і рэкрутацыяй эмігрантаў, аналізавалі кан'юнктуру, сачылі за дзейнасцю карабельных кампаній і мараплаўных таварыстваў. Краіны-рэцыпіенты таксама імкнуліся кантраляваць эміграцыйны рух на заканадаўчым узроўні, таму ў Злучаных Штатах Амерыкі былі ўведзены квоты на эміграцыю, а Канада і краіны Паўнёвай Амерыкі пры адкрыцці віз вылучалі непажаданых эмігрантаў.

У 1930 г. было створана таварыства з абмежаванай адказнасцю – Эміграцыйны сіндыкат. 40% акцый таварыства былі выкуплены замежнымі карабельнымі кампаніямі, але гэта было рэалізавана толькі пад ціскам польскіх улад [2, с. 116]. У выніку здзелкі асноўныя прыбыткі сіндыкат адтрымоўваў выключна ад продажу карабельных карт. Агенты сіндыката былі зацікаўлены ў сваіх прыбытках, таму праводзілі шырокую агітацыю сярод беларускіх сялян, наўмысна скажаючы інфармацыю пра ўмовы жыцця і працы за мяжой.

Фактычна Эміграцыйны сіндыкат маніпалізаваў рэкрутацыю эмігрантаў, пры гэтым арганізацыя ўзяла на сябе абавязкі апекі над пасажырамі лайнераў. Праз таварыства з абмежаванай адказнасцю польскія ўлады імкнуліся кантраляваць эміграцыйны рух, каб перанакіроўваць прыбыткі ад продажу карабельных карт ад замежных дзяржаўных кампаній на польскую карабельную лінію.

Англійская параходнае таварыства «Red Star Line» вылучалася сярод іншых кампаній сваёй актыўнай і эфектыўнай рэкламай, якую публікавала на старонках беларускамоўнай прэсы. Маркетынговая прыёмы ў рэкламных матэрыялах былі інавацыйнымі для 1920-х гг., кампанія выкарыстоўвала схаваную рэкламу, інфармацыя прадстаўлялася ў маніпуляцыйнай форме з мэтай фарміравання ў чытачоў матываў да эміграцыі. Адзін з цэнтральных офісаў «Red Star Line» знаходзіўся ў Вільні (віленскі аддзел), таму лінія актыўна супрацоўнічала з рэдакцыяй віленскай беларускамоўнай газеты «Змаганьне».

Папулярнае ў Заходняй Беларусі перыядычнае выданне «Змаганьне» рэгулярна ў 1923–1924 гг. публікавала рэкламныя аб'явы «Red Star Line» пра прамое (без перасадкі) падарожжа з Антвэрпена ў ЗША ці Канаду. Лінія акіянскіх пасажырскіх лайнераў мела свае ўласныя караблі «Лаплэнд» («Lapland») і «Бельгенлэнд» («Belgenland»). Рэклама на чарговы рэйс пачыналася за 2–3 месяцы да даты адпраўлення. Напрыклад, 8 лістапада 1923 г. газета «Змаганьне» апублікавала аб'яву: «Добры выпадак для пасажыраў, якія хочуць ехаць без перасадкі з Антвэрпена проста ў Канаду альбо Нью-Йорк. 28 сьнежня г. г. і 4 студзеня 1924 г. адыходзяць нашы першаклясовыя параходы “Лаплэнд” і “Бэльгелэнд”» [3, с. 4]. Гэтая ж рэкламная абвестка паўтарылася на старонках «Змаганьня» 25 лістапада 1923 г.

Рэдакцыя газеты сістэматычна публікавала лісты ўдзячных пасажыраў брытанскай кампаніі побач з яе рэкламай. Маркетынговая схема апублікаваных падзяк была аднолькавая: спачатку пасажыр апісваў свой вопыт падарожжаў на іншых лініях, затым пераказваў эмоцыі і ўражанні ад вандроўкі на параходах «Red Star Line», у выніку разваг аўтар ліста даваў парады іншым беларусам пры выбары акіянскага лайнера. Цяжка рабіць высновы пра шчырасць лістоў з падзякамі, бо гэта маглі быць матэрыялы агентаў карабельнай кампаніі, якія імкнуліся такім чынам павялічыць свае заробкі. Яскравай ілюстрацыяй замаскіраванай пад ліст рэкламы з'яўляецца матэрыял «Пісьмо з Амэрыкі ў Віленскі аддзел Параходнага т-ва “Red Star Line”», падпісаны Хвёдарам і Паўлінай Дзядулевічамі. Ліст пачынаецца словамі: «Шчыра Вам дзякую за ўсё тое, што вы зрабілі дзеля мяне і маёй жонкі па адпраўцы нас

у Амэрыку. Ехалі мы параходам т-ва «Red Star Line» я ў III клясе, а жонка мая ў II клясе, з Антвэрпена ў Амэрыку. Ехалі мы на параходах розных т-ваў, але болей усяго мы задаволены падарожжай на параходзе «Red Star Line» [4, с. 4]. Сям'я Дзядулевічаў у сваім лісце запэўнівала чытачоў газеты «Змаганьне» пра свой багаты вопыт акіянскіх вандраваньняў, бо іх асноўнай задачай было выказаць аўтарытэтнае меркаваньне пра выбар параходнага таварыства. Апублікаваны ліст скончваўся прадказальнымі для рэкламы высновамі: «Я раджу і рэкамендую ўсім маім землякам, як тым, якія зьвяртаюцца, так і тым, якія едуць у першы раз, зварочвацца ў Віленскі аддзел т-ва «Red Star Line»: кожны застанецца задаволеным таксама, як я і мая жонка» [4, с. 4]. Матэрыял падпісаны Дэтройтам, што чарговы раз дэманструе поспех сямейнай пары і стварае дадатковы матывы чытачоў для міжконтынальнай эміграцыі.

У 1930 г. была закладзена трансатлантычная кампанія Другой Рэчы Паспалітай лінія «Гдыня – Амэрыка» («Linja Gdynia-Amerika»), якая пачала прадаваць карабельныя карты на падарожжы ў ЗША, Канаду, Аргенціну, Парагвай, Бразілію. Лінія «Гдыня – Амэрыка» мела толькі 3 уласныя трансатлантычныя караблі: «Палонія», «Пуласкі», «Касцюшка». Марская і рачная лігі мэтанакіравана рэкламавалі паслугі польскай дзяржаўнай лініі [5]. У лістоўках з рэкламай закраліся патрыятычныя пачуцьці грамадзян Другой Рэчы Паспалітай, там адзначалася: «Грамадскім і дзяржаўным абавязкам польскіх грамадзян з'яўляецца поўная падтрымка гэтай першай падпольскай сцягам Трансатлантычнай Лініі» [5]. Патрыятычная польская рэклама слаба ўплывала на беларускае насельніцтва, таму попыт на квітку ў Заходняй Беларусі заставаўся не самым высокім. Маркетывагады хады лініі былі тыповымі, у газетах пісалі пра абмежаваную колькасць карабельных карт на лінію «Гдыня – Амэрыка».

Польскі гісторык І. Матэйка лічыць, што адна з асноўных функцый Эміграцыйнага сіндыката была ў пашырэнні патоку пасажыраў польскай дзяржаўнай лініі «Гдыня – Амэрыка», 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 [6, с. 52]. Падобнае рашэньне прэзідэнта Польшчы І. Масціцкага абараняла дзяржаўныя інтарэсы, аднак выклікала абурэньне замежных (у першую чаргу брытанскіх і канадскіх) кампаній. Дзяржаўныя абмежаванні сталі таксама непапулярным палітычным крокам для грамадзян краіны, бо падарожжа ў Паўночную і Паўднёвую Амэрыку праз польскія парты было даўжэйшым на 1–2 дні.

З мэтай пашырэння пасажырапатоку Эміграцыйны сіндыкат распрацоўваў праграмы субсідый і крэдытаваньня пры набыцці карабельных карт. Чыноўнікі думалі такім чынам падтрымаць таксама польскую дзяржаўную лінію. Архіўныя дакументы сведчаць, што ў 1930 г. сіндыкат разаслаў лісты кіраўнікам сваіх аддзелаў пра крэдытаваньне эмігрантаў (да 50% у якасці кароткатэрміновага крэдыту) [7]. Цэнтральны офіс чакаў зваротных прапановаў чыноўнікаў пра магчымасці пашырэння прыбыткаў. У выніку праграм падтрымкі эміграцыі былі выпадкі, калі сяляне бралі крэдыт на падарожжа, аднак заставаліся на радзіме, выкарыстаўшы грошы на гаспадарку.

Прадстаўнікі замежных кампаній пачалі рэагаваць на дэкрэт І. Масціцкага, падкрэсліваючы яго дыскрымінацыйны характар. У 1931 г. Канада адклікала свае медыцынскія службы і чыноўнікаў, якія рабілі візы, з польскіх гарадоў Гдыня і Гданьск [6, с. 53]. Бліжэйшыя канадскія пункты знаходзіліся ў Гамбургу, Ротэрдаме і Антвэрпэне, што значна скараціла маштаб эміграцыі ў Канаду. Пытанне эканамічнага супрацьстаяння, звязанае з падзелам рынку ў галіне міжконтынальных перавозак, вырашалася дастакова працяглы тэрмін. Толькі з сярэдзіны 1930-х гг. польскі ўрад пад націскам Вялікабрытаніі дазволіў рабіць маршруты з перасадкамі, што спрыяла дзялогу з замежнымі карабельнымі лініямі. Аднак 1930-я гг. сталі неспрыяльным перыядам для развіцця карабельнага бізнесу, замежным кампаніям масава зачынялі свае прадстаўніцтвы па прычыне сусветнага эканамічнага крызісу.

Асноўная маса беларускіх эмігрантаў плыла праз акіян 3-м класам (самы танныя 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 танных каютах і на палубе ніхто не вымятаў, а проста прысыпаўся стружкай. Пры наданні канцэсіі дзяржаўныя органы аналізавалі санітарныя ўмовы на лайнерах, аднак правілы рэгулярна парушаліся. Колькасць пасажыраў у каютах нярэдка была большай за нарматывы, пра што пісалі эмігранты ў сваіх лістах.

Доўгі і складаны маршрут для міжконтынальнай эміграцыі дэманструе газетны матэрыял пра падарожжа праз акіян беларускага грамадска-палітычнага дзеяча Язэпа Варонкі. Эміграцыя гэтай асобы ў ЗША была важнай падзеяй для беларускай супольнасці, бо асноўнай мэтай яго працы за мяжой была кансалідацыя дыяспары, абуджэньне грамадскай актыўнасці амерыканскіх беларусаў, пашырэнне сувязей з метраполіяй. Пра пераезд Я. Варонкі ў ЗША ў 1923 г. пісалі шматлікія беларускія перыядычныя выданні, таму ў газетных матэрыялах нават былі пазначаны

дэталі падарожжа: «Вядомы беларускі дзеяч Язэп Варонка, выехаўшы праз Парыж з м. Гаўра 24 верасня на параплаве “Paris” 1 кастрычніка высадзіўся ў Нью-Йорку і 2 кастрычніка прыбыў у Чыкага» [8, с. 4]. Артыкул сведчыць, што падарожжа ў ЗША працягвалася каля 8–9 дзён, а гэта было няпроста вытрымаць і перанесці.

Вандроўку праз акіян эмігранты ўспрымалі сапраўднай прыгодай, бо эканамічная эміграцыйная хваля складалася ў асноўным з маладых асоб, якія жадалі адчуць новыя ўражанні. Рээмігранты на бацькаўшчыне маляўніча апісвалі сваё падарожжа на караблях, што натхняла беларускіх сялян прымаць рашэнне аб пошуках працы за мяжой. У міжваенны перыяд была толькі адна магчымасць здзейсніць міжкантынентальны пераезд – гэта вандроўка на лайнеры. Экспрэсія і яскрава свае глыбокія ўражанні ад падарожжа апісаў вядомы паэт У. Маякоўскі ў шэрагу сваіх твораў. Савецкі класік, які сам перасякаў акіян, спасылаўся на папулярныя карабельныя лініі ў вершы «Юбілейнае»: «выплываюць Red и White Star’ы с ворохом разнообразных виз». Няма сумніваў, што паэт неаднойчы пераказваў свае прыгоды, як гэта рабілі беларускія рээмігранты. Агенты карабельных кампаній цудоўна выкарыстоўвалі рамантычныя пераказы пасажыраў лайнераў з мэтай стымуляцыі маладых асоб да эміграцыі, нават дапамагалі афармляць пашпарт і дакументы для візы.

Эміграцыйнае ўпраўленне, а пасля Эміграцыйны сіндыкат вымушаны былі адсочваць працэс транспарціроўкі багажу і ўмовы прыбыцця пасажыраў на судне. Сур’ёзнай праблемай для беларускіх эканамічных эмігрантаў быў знішчаны ці пабіты багаж, таму Эміграцыйны сіндыкат меў пасажырскі аддзел, які аналізаваў яго стан [9]. Няправільна запакаваныя рэчы разбіваліся і ламаліся пры транспарціроўцы з порта ў порт. Разбітая швейная машына, запакаваная ў куфар ці скрыню, альбо зламаны веласіпед былі сур’ёзнай праблемай для эмігрантаў, бо з’яўляліся асноўнымі сродкамі працы за мяжой, таму чыноўнікі намагаліся папярэдзіць пасажыраў пра правілы транспарціроўкі. Часам на караблях губляліся пілы і сякеры, якія проста абгортваліся ў паперу, а яны павінны былі карміць сялян, што ехалі ў Паўднёвую Амерыку высякаць трапічны лес.

Вострай праблемай для чыноўнікаў Эміграцыйнага сіндыката была сітуацыя шматлікіх ашуканств эмігрантаў. Змагацца з масавымі злоўжываннямі

агентаў карабельных кампаній было складана: групамі агентаў рэгулярна падрабляліся замежныя пашпарты, медыцынскія даведкі, збіраліся грошы на неіснуючыя дакументы (напрыклад, спецыяльны дадатковы дазвол для ўезду ў краіну прыбыцця). Газеты Заходняй Беларусі і Заходняй Украіны рэгулярна папярэджвалі сялян пра магчымыя схемы афер, аднак значных вынікаў інфармаванне не давала.

Раскрывалі схемы махінацый як польскія дзяржаўныя органы, так і замежныя службы. Напрыклад, у 1929 г. падазронасць амерыканскіх служб выклікаў той факт, што колькасць пасажыраў лайнераў сістэматычна перавышала колькасць улічаных асоб (у ЗША існавалі квоты на эмігрантаў) [10]. У выніку следства была раскрыта схема вытворчасці фальшывых амерыканскіх віз і пашпартаў, у якой прымалі ўдзел супрацоўнікі кансулату.

Эміграцыйнае ўпраўленне на дзяржаўным узроўні кантралявала дзейнасць замежных карабельных кампаній. Рэгулярна ў цыркулярных лістах кожная лінія атрымлівала загад аб неабходнасці рыхтаваць справаздачы ў Варшаву пра кантынгент пасажыраў. У канцы года Эміграцыйнае ўпраўленне прымушала кожную кампанію падрыхтаваць агульную статыстыку, на аснове якой рабіўся аналіз маштабаў эміграцыйнай хвалі. Дзяржаўныя органы пільна адсочвалі асабістую карэспандэнцыю з мэтай цензуры лістоў эмігрантаў. У цыркулярах Эміграцыйнага ўпраўлення забараняліся паслугі пасрэдніцтва карабельных таварыстваў у перасылцы асабістай карэспандэнцыі [11]. У Другой Рэчы Паспалітай імкнуліся ўсталяваць дзяржаўную паштовую манаполію, аднак эмігранты перадавалі грошы, вопратку і лісты праз сваіх землякоў, парушаючы польскія законы.

Заклучэнне. Замежныя карабельныя лініі ў 1920-я гг. стымулявалі беларускую эміграцыю, пашыраючы рух якаснай і эфектыўнай рэкламай. Арганізацыя дзяржаўнай карабельнай польскай лініі «Гдыня – Амерыка» прымушала польскі ўрад абараняць яе эканамічныя інтарэсы, ствараючы няроўныя ўмовы канкурэнцыі з замежнымі кампаніямі. Эміграцыйнае ўпраўленне і Эміграцыйны сіндыкат імкнуліся аказаць дапамогу пасажырам пры арганізацыі міжкантынентальнага падарожжа, аднак гэта не дазволіла ім справіцца са шматлікімі злоўжываннямі і падманамі з боку агентаў карабельных кампаній. Сусветны эканамічны крызіс значна скараціў маштабы эміграцыі.

Спіс літаратуры

1. Дзира О. І. Іміграцыйна політыка Канады што да суспільна-політычнага статусу украінскіх пераселенцаў 1918–1939 pp.: дис. ... канд. іст. наук. Київ, 2016. 225 с.
2. Reczyńska A. Emigracja z Polski do Kanady w okresie międzywojennym. Wrocław [etc.]: Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, 1986. 223 s.
3. Рэклама таварыства «Red Star Line» // Змаганьне. 1923. № 4. С. 4.
4. Дзядулевіч Х., Дзядулевіч П. Письмо з Амэрыкі у Віленскі аддзел Параходнага т-ва «Red Star Line» // Змаганьне. 1923. № 2. С. 4.

5. ЦДГА України ў Львове (Цэнтральны дзяржаўны гістарычны архіў Украіны ў Львове). Фонд 504. Воп. 1. Спр. 1. Арк. 1.
6. Matejka J. Kanadyjska polityka migracyjna w stosunku do Polaków w latach 1896–1939 // *Studia Polonijne*. 1979. Т. 3. S. 23–60.
7. ДАБВ (Дзяржаўны архіў Брэсцкай вобласці). Ф. 2082. Воп. 1. Спр. 6. Арк. 21.
8. Н-скі Я. Прыезд Я. Варонкі ў Амэрыку // *Змаганьне*. 1923. № 2. С. 4.
9. ДАБВ. Ф. 2082. Воп. 1. Спр. 5. Арк. 56.
10. ЦДГА України ў Львове. Фонд 422. Воп. 1. Спр. 2683. Арк. 5.
11. ЦДГА України ў Львове. Фонд 422. Воп. 1. Спр. 881. Арк. 2.

References

1. Dzyra O. I. *Immigratsiyana polityka Kanady shodo suspil'no-politichnogo statusu ukrain'skikh perezselentsiv 1918–1939 rr. Disertatsyya kandydata istorichnykh nauk* [Immigration policy of Canada to the socio-political status of the Ukrainian migrants from 1918 to 1939. Dissertation PhD (History)], Kyiv, 2016. 225 p. (In Ukrainian).
2. Rechynska A. *Emigracja z Polski do Kanady w okresie międzywojennym* [The emigration from Poland to Canada during the interwar period]. Wrocław [etc.], Polish Academy of Sciences Publ., 1986. 223 p. (In Polish).
3. Company advertising «Red Star Line». *Zmagan'ne* [Struggle], 1923, no. 4, p. 4 (In Belarusian).
4. Dzyadulevich H., Dzyadulevich P. Letter from America to the Vilna Department of the Shipping Company. *Zmagan'ne* [Struggle], 1923, no. 4, p. 4 (In Belarusian).
5. CSHA of Ukraine in Lviv (Central State Historical Archives of Ukraine in Lviv). Fund 504. I. 1. F. 1. L. 6.
6. Matejka J. Canadian immigration policy towards the Poles in 1896–1939. *Studia Polonijne* [Polish Studies], 1979, vol. 3, pp. 23–60 (In Polish).
7. SABR (State Archives of Brest Region). Fund 2082. I. 1. F. 6. L. 21.
8. N-sky Ya. Arrival of Ya. Waronka to America. *Zmagan'ne* [Struggle], 1923, no. 2, p. 4 (In Belarusian).
9. SABR. Fund 2082. I. 1. F. 5. L. 56.
10. CSHA of Ukraine in Lviv. Fund 422. I. 1. F. 2683. L. 5.
11. CSHA of Ukraine in Lviv. Fund 422. I. 1. F. 881. L. 2.

Інфармацыя пра аўтара

Коваль Вольга Уладзіміраўна – кандыдат гістарычных навук, дацэнт кафедры гісторыі Беларусі і паліталогіі. Беларускі дзяржаўны тэхналагічны ўніверсітэт (220006, г. Мінск, вул. Святлова, 13а, Рэспубліка Беларусь). E-mail: koval@belstu.by

Information about the author

Koval Volha Uladzimirauna – PhD (History), Assistant Professor, the Department of History of Belarus and Political Science. Belarusian State Technological University (13a, Sverdlova str., Minsk, Republic of Belarus). E-mail: koval@belstu.by

Пасмыніў 22.02.2022