

## Migracja Polaków z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego (kwiecień–listopad 1918 r.)

Dla Polaków z Ukrainy ostatni rok I wojny światowej był punktem zwrotnym między okresem narodowego odrodzenia a *exodusem*. Pierwsze określenie dotyczy gwałtownego i żywiołowego rozwoju aktywności narodowej ludności polskiej na tych terenach w latach 1915–1918. Zjawisko to było przede wszystkim rezultatem napływu nad Dniepr masy uchodźców wojennych z Królestwa Polskiego, w wyniku czego na Ukrainie powstały dwie centrale samorządu narodowego, kilka partii politycznych, kilkadziesiąt różnych organizacji społecznych i ponad tysiąc placówek szkolnych. Pojęcie *exodus* odnosi się zaś do masowego wyjazdu Polaków do Rzeczypospolitej w latach 1918–1924, który spowodował diametralną zmianę ich pozycji społecznej na Ukrainie. O ile przed 1918 r. ludność polska zamieszkująca te tereny w znacznym stopniu tworzyła miejscowe elity polityczno-gospodarcze, to po *exodusie* stała się przede wszystkim milczącą społecznością chłopską.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie pierwszej fazy *exodusu* Polaków z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego w czasie równoległego funkcjonowania tych dwóch bytów politycznych pod okupacją austriacko-niemiecką, tj. między 29 kwietnia a 11 listopada 1918 r. Należy przy tym zaznaczyć, że migracja jest złożonym procesem, który nie ogranicza się tylko do przekroczenia granicy. W związku z tym poruszone zostaną epizody wychodzące poza powyższe ramy chronologiczne i sięgające z jednej strony końca 1917, a z drugiej początku 1919 r. Trzeba też podkreślić, że opisywane procesy migracyjne rozpatrywane są nie z perspektywy instytucji, które organizowały bądź nadzorowały wyjazdy, ale z punktu widzenia ich uczestników. W związku z tym działalność organizacji charytatywnych, poszczególnych organów administracji Państwa Ukraińskiego, Królestwa Polskiego czy władz okupacyjnych została tutaj przedstawiona pobieżnie<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Więcej na ten temat zob.: M. Korzeniowski, M. Mądziak, D. Tarasiuk, *Tułaczy los. Uchodźcy polscy w Imperium Rosyjskim w latach pierwszej wojny światowej*, Lublin 2007, s. 211–227;

## Stosunek władz okupacyjnych, Państwa Ukraińskiego i Rady Regencyjnej do problemu uchodźców

Polacy stanowili jedną z najbardziej mobilnych grup etnicznych Imperium Rosyjskiego, i to zarówno pod względem dynamiki społecznej, jak i geograficznego zasięgu migracji. Do 1914 r. centrum polskiego życia politycznego i kulturalnego, a także punktem wyjścia do migracji w głąb Imperium Rosyjskiego było Królestwo Polskie. Zajęcie go przez wojska austriackie i niemieckie w 1915 r. było więc dla Polaków w Rosji ciosem. Dla przedstawicieli różnych grup stałej i tymczasowej ludności polskiej na Ukrainie front wschodni był znienawidzoną i przez długi czas nieprzekraczalną barierą. Aż do jesieni 1917 r. nawiązanie kontaktu z rodziną bądź znajomymi pozostałymi w Królestwie Polskim możliwe było jedynie poprzez przypadkową wymianę informacji. Wiadomość podana w jednej z gazet wychodzących na Ukrainie musiała okrężną drogą trafić do którejś z redakcji w Królestwie Polskim, a następnie egzemplarz gazety z przedrukowaną notatką – do rąk właściwej osoby. W niektórych numerach „Dziennika Kijowskiego” wydzielano na tego typu ogłoszenia całą rubrykę na pierwszej stronie („Komunikaty rodzinne do kraju”)<sup>2</sup>.

Zawieszenie broni i rozpoczęcie rozmów pokojowych w Brześciu nad Bugiem w grudniu 1917 r. przyniosło dwie możliwości wyjazdu do Królestwa Polskiego. Pierwsza, polegająca na nielegalnym przekroczeniu linii frontu, była bardzo ryzykowna. Drugi wariant, tzn. przejazd do Królestwa Polskiego przez państwa neutralne, zwłaszcza Skandynawię, był dużo bardziej bezpieczny, ale wymagał znacznych wydatków. I to rozwiązanie wiązało się zresztą z dużą niepewnością, ponieważ nie gwarantowało szybkiego i bezpiecznego dotarcia do celu. Za linią frontu na uchodźców – zarówno cywilów, jak i dezertersów bądź zdemobilizowanych żołnierzy – czekały obozy jenieckie. Wydostać się z nich można było tylko na skutek starań rodziny z Królestwa Polskiego i po odbyciu kwarantanny, zazwyczaj trzytygodniowej<sup>3</sup>. W Helsinkach natomiast

---

D. Sula, *Powrót ludności polskiej z byłego Imperium Rosyjskiego w latach 1918–1937*, Warszawa 2013, s. 69–107; А. Жванко, *Біженці Першої світової війни: український вимір (1914–1918 рр.)*, Харків 2012, s. 336–430.

<sup>2</sup> Na przykład „Dziennik Kijowski” 1917, nr 244, s. 1.

<sup>3</sup> Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (dalej: ЦДАВО), ф. 628, ор. 1, j. chr. 16, Лист керівника канцелярії комісара Подільської губернії коменданту міста Кам'янець-Подільський про дозвіл полякам-військовослужбовцям проживати у місті, 8 III 1918, k. 66; В. Раппапорт, *Carat i rewolucja (trzy lata za frontem rosyjskim)*, Warszawa 1919, s. 195.

na zdobycie wizy można było stracić nawet kilka miesięcy. Niebezpieczeństwa i trudności związane z pokonaniem którejkolwiek z tych tras sprawiały, że tylko niewielka grupa Polaków zdecydowała się na podjęcie ryzyka podróży na przełomie 1917 i 1918 r.

Już pierwsze wiadomości o podpisaniu pokoju w Brześciu nad Bugiem pojawiające się wiosną 1918 r. wywołały niekontrolowany masowy ruch uchodźców cywilnych i zdemobilizowanych żołnierzy do zachodnich powiatów guberni wołyńskiej. Tylko w Równem i najbliższej okolicy przebywało w kwietniu ok. 40 tys. takich osób<sup>4</sup>. Znaczną część z nich stanowili Polacy, np. kierowana przez księdza Olszewskiego prawie trzytysięczna grupa (przeważnie chłopów), która 19 kwietnia 1918 r. prosiła generała-gubernatora warszawskiego o wydanie zezwolenia na przekroczenie granicy<sup>5</sup>. Cała ta masa uchodźców liczyła na szybką likwidację frontu i otwarcie granicy, gotowa znosić głód i ponieważ w obozach przejściowych, na dworcach kolejowych, w lasach i na polach, a nawet w okopach opuszczonych po rozpadzie armii rosyjskiej<sup>6</sup>.

Niestety, nadzieje te okazały się płonne. Mimo że w marcu 1918 r. niemieckie i austriackie wojska przesunięte zostały daleko na wschód, to w ich sztabach zwlekano z likwidacją dotychczasowej linii frontu, której przebieg był niemal identyczny jak pod koniec 1916 r. W praktyce stara i nowa linia frontu wschodniego funkcjonowały jako zachodnia i wschodnia granica Państwa Ukraińskiego i na znacznym odcinku przypominały prawdziwy front – z okopami, zasiekami z drutu kolczastego i załogami wojskowymi.

Dbając o zwiększenie przepustowości torów dla przewozów towarowych, Niemcy i austro-węgierscy okupanci pozwalali na przejazd z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego tylko jednego transportu uchodźców na dobę, wliczając w to pociągi tranzytowe. Trzeba też dodać, że masowy powrót uchodźców do Królestwa Polskiego traktowany był przez władze okupacyjne jako zjawisko niepożądane z kilku powodów. Ludzie ci byli potencjalnymi rozsładnikami chorób zakaźnych, zetknęli się na wschodzie z rewolucyjną anarchią, a ich przyjazd mógł wpłynąć na pogorszenie się i tak trudnej sytuacji zaopatrzeniowej nad Wisłą.

---

<sup>4</sup> Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 57, оп. 1, ж. чхр. 181, Копія реферату Міністерства внутрішніх справ КП, 27 IV 1918, к. 97.

<sup>5</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Rada Główna Opiekuńcza w Warszawie (dalej: RGO), sygn. 1356, Wniosek Gabinetu Cywilnego do Generalnego Gubernatorstwa w Warszawie w sprawie powrotu do Kraju partii uchodźców z Sarn, 19 IV 1918, k. 27–28.

<sup>6</sup> ЦДАВО, ф. 2523, оп. 1, ж. чхр. 2, Лист правління Союзу військових поляків Особливої армії до комісара уряду УНР при головкомандуючому німецькими військами в Україні С. Комірного, 5 III 1918, к. 109.

Dla władz Państwa Ukraińskiego – tak samo zresztą jak i dla administracji okupacyjnej – kwestia wyjazdów Polaków do Królestwa Polskiego sprowadzała się do technicznych zagadnień transportu i utrzymania uchodźców, co z kolei uważano za sprawę o znaczeniu drugorzędym, a do tego wiążącą się ze znacznymi wydatkami. Według pierwotnych założeń Departament ds. Uchodźców Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Państwa Ukraińskiego miał dysponować budżetem w wysokości 60 mln karbowańców, a w praktyce otrzymał tylko 10 mln, przy czym były to środki przeznaczone na obsługę wszystkich uchodźców, nie tylko Polaków<sup>7</sup>. Przekładało to się na trudności przy rozbudowie infrastruktury migracyjnej, np. punktów etapowych, stołówek czy szpitali. Lokalizacja tych placówek nie pokrywała się z głównymi szlakami przepływu uchodźców, a ich wyposażenie sprzętowe oraz liczba personelu daleko nie odpowiadały potrzebom chwili. Na wszystkie te problemy administracja ukraińska zwróciła uwagę za późno, bo dopiero w listopadzie 1918 r., kiedy to wynikła paląca potrzeba zorganizowania powrotu ogromnej masy byłych żołnierzy rosyjskich z austriackiej i niemieckiej niewoli<sup>8</sup>. Zwlekano też z kwestią uzgodnienia z władzami okupacyjnymi warunków wyjazdu uchodźców do Królestwa Polskiego. Pierwsze oficjalne spotkanie niemiecko-ukraińskie poświęcone tym zagadnieniom odbyło się 12 kwietnia 1918 r.<sup>9</sup> Pod koniec maja sztab Grupy Armii „Kijów” wyraził gotowość do omówienia z władzami ukraińskimi warunków organizacji wyjazdów ludności cywilnej do Królestwa Polskiego, ale dyrektor Departamentu ds. Uchodźców Jurij Staryckij przyjechał do Kowla na spotkanie z jego przedstawicielem dopiero po upływie półtora miesiąca (16–17 lipca 1918 r.)<sup>10</sup>.

Znacznie więcej uwagi zagadnieniu imigracji z Ukrainy poświęcała Rada Regencyjna. Z punktu widzenia tej instytucji migranci z dawnego Imperium Rosyjskiego (a więc nie tylko uchodźcy wojenni z lat 1914–1915) uznawani byli za kluczowy czynnik przebudowy struktury społecznej Królestwa Polskiego. W związku z tym Warszawa określała grupy zawodowe, których przedstawiciele powinni przybyć ze wschodu w pierwszej kolejności. Do przyjazdu

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, f. 2537, op. 1, j. chr. 32, Матеріали засідання реєвакунційної комісії Міністерства шляхів сполучення УД, 20 XII 1918, k. 10.

<sup>8</sup> *Ibidem*, j. chr. 27, Протокол засідання Міністерства шляхів сполучення УД з приводу організації руху військовополонених, 15 XI 1918, k. 42–44.

<sup>9</sup> AAN, RGO, sygn. 1356, Komunikat Polskiego Komitetu Centralnego na Ukrainie ws. powrotu do Kraju, 13 IV 1918, k. 38.

<sup>10</sup> ЦДАВО, f. 1216, op. 3, j. chr. 57, Листування біженецького департаменту Міністерства внутрішніх справ УД, мај–ліпес 1918, k. 1–9.

z Białorusi zachęcano przede wszystkim przedsiębiorców, kupców i ziemian, a z Ukrainy – inteligencję. Spośród mieszkańców Kijowa zezwolenia otrzymali najpierw nauczyciele, lekarze i pracownicy kolei<sup>11</sup>. Ponadto przewidywano, że w pierwszej kolejności przyjmowani będą uchodźcy narodowości polskiej, z pominięciem Żydów, Ukraińców i Rosjan. Planowano także działania mające na celu wzmocnienie tożsamości narodowej migrantów i walkę z nastrojami prorosyjskimi (lub rewolucyjnymi)<sup>12</sup>. W znacznej mierze założeń tych nie udało się jednak zrealizować. We znaki dawał się przede wszystkim brak przedstawicielstwa dyplomatycznego w Kijowie, choć polska strona czyniła starania ku jego ustanowieniu. Komisariat Generalny Komisji Likwidacyjnej ds. Królestwa Polskiego na Ukrainie, utworzony jeszcze 28 listopada 1917 r. i kierowany przez Mariana Jaroszyńskiego, aż do kwietnia 1918 r. nie miał żadnego kontaktu z Radą Regencyjną<sup>13</sup>. 15 stycznia 1918 r. na oficjalnego przedstawiciela Rady Regencyjnej w Kijowie wyznaczony został Wacław Skibniewski, ale ostatecznie nie objął urzędu (nominacja dotarła do niego dopiero po upływie 7 miesięcy)<sup>14</sup>. 5 października na stanowisko to powołano Stanisława Wańkowicza, a Królewsko-Polskie Przedstawicielstwo na Ukrainie rozpoczęło pracę w listopadzie<sup>15</sup>. Wszystko to powodowało, że status zamiejscowych wydziałów reemigracyjnych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Królestwa Polskiego, które w lipcu i sierpniu 1918 r. utworzono w Kijowie, Charkowie, Odessie, Jekaterynosławiu, Równem i Homlu, był niejasny<sup>16</sup>. Personel tych instytucji rekrutowano przeważnie z członków licznych polskich organizacji charytatywnych działających na terenie Ukrainy. Dzięki temu zabiegowi Rada Regencyjna nie tylko zdobyła wykwalifikowanych pracowników, ale też nawiązała dobrą współpracę z miejscowymi polskimi organizacjami. Ważną rolę odegrały tu dwa ośrodki koordynacyjne – Polski Komitet Centralny w Kijowie oraz Rada Główna Opiekuńcza w Warszawie.

<sup>11</sup> *Komunikat PKC*, „Przegląd Polski” 1918, nr 78, s. 2–3; *Organizacja powrotu do kraju*, „Dziennik Miński” 1918, nr 71, s. 1–2.

<sup>12</sup> AAN, RGO, sygn. 1339, Rozwój reemigracji z Rosji, b.d., k. 34; AAN, RGO, sygn. 1339, O powrocie do Kraju rolników-wygnañców, b.d., k. 71.

<sup>13</sup> *Ibidem*, Gabinet Cywilny RR KP, sygn. 91, Apel Komisariatu Generalnego Komisji Likwidacyjnej na Ukrainie do Rady Regencyjnej KP, 8 IV 1918, k. 93–97.

<sup>14</sup> *Ibidem*, List W. Skibniewskiego do Rady Regencyjnej KP, 17 VIII 1918, k. 112.

<sup>15</sup> *Ibidem*, Mianowanie S. Wańkowicza mężem zaufania do Państwa Ukraińskiego, b.d., k. 115; ЦДАВО, ф. 3766, оп. 1, j. chr. 137, Персональний склад Королівсько-Польського представництва на Україні, 7 X 1918, k. 1.

<sup>16</sup> *Kronika zagraniczna*, „Gazeta Lwowska” 1918, nr 163, s. 4; *W sprawie reemigracji*, „Dziennik Kijowski” 1918, nr 164, s. 2.

W tych warunkach w 1918 r. front przestawał być już nieprzekraczalnym murem tamującym przepływ ludności z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego, niemniej jednak jego stara i nowa linia wykorzystywane były przez władze okupacyjne do blokowania i filtrowania ruchu uchodźców. Kluczowym celem była dla nich gospodarcza eksploatacja zajętych terenów, a rozwiązanie spraw migracyjnych schodziło na dalszy plan. Polityka ta w dużym stopniu wpływała na działania satelickich rządów polskiego i ukraińskiego, które nie wykazały się wystarczającą energią i konsekwencją, by skutecznie rozwiązać problem uchodźców. Organizacja wyjazdu Polaków z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego rozpoczęła się za późno, a jego realizacja przebiegała bardzo powoli.

### Szlaki migracyjne i ich periodyzacja

W 1918 r. dla ruchu osobowego z całego byłego Imperium Rosyjskiego w kierunku Królestwa Polskiego najbardziej dostępnym odcinkiem dawnego frontu był fragment pomiędzy Husiatynem a Pińskiem, stanowiący w praktyce zachodnią granicę Państwa Ukraińskiego. Wynikało to przede wszystkim z obecności na tym obszarze stosunkowo licznych punktów tranzytowych, z których największą przepustowość miały główne węzły drogowo-kolejowe: Łuniniec, Maniewicze i Hołoby w niemieckiej strefie okupacyjnej oraz Radziwiłłów i Wołoczyska w strefie austriackiej. Inne punkty, jak mosty, brody czy lokalne przejścia przez linie okopów, miały znaczenie drugorzędne i w praktyce były niedostępne dla masowego ruchu ludności cywilnej. Najsprawniej przekraczanie granicy odbywało się w Hołobach i Wołoczyskach, gdzie znajdowała się rozbudowana infrastruktura kolejowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Uwaga ta dotyczy przede wszystkim stacji w Wołoczyskach, która jeszcze przed wybuchem wojny była ruchliwym przejściem granicznym między Austro-Węgrami i Rosją (Hołoby pierwotnie były tylko prowincjonalną stacją na Wołyniu). Nie bez znaczenia była także bliskość punktów kontrolnych w Hołobach i Wołoczyskach, co pozwalało na szybkie załatwienie nieporozumień wynikłych podczas kontroli dokumentów. Położoną w Galicji stację Podwołoczyska oddzielało od Wołoczysk zaledwie kilka kilometrów, a stacja Hołoby podzielona była pomiędzy punkty kontrolne niemiecki i ukraiński. Pozostałe punkty tranzytowe nie miały już tak korzystnego położenia. Przykładem niech będzie stacja Maniewicze, gdzie główną przyczyną ograniczenia przejazdu uchodźców do Królestwa Polskiego było to, że niemiecki punkt kontrolny znajdował się 30 km dalej, na stacji Powursk.

Do głównych punktów tranzytowych można się było dostać na różne sposoby, ale najkorzystniejszym rozwiązaniem była podróż pociągiem. Węzłowe stacje Kijowa i Odessy miały z nimi bezpośrednie połączenia, przy czym najlepsze warunki wyjazdu do Królestwa Polskiego oferował Kijów, skąd codziennie odjeżdżały trzy pociągi osobowe do Wołoczysk, dwa do Hołobów i jeden do Maniewicz<sup>17</sup>. Kilka razy w tygodniu jeździły też stamtąd pociągi międzynarodowe: do Wiednia przez Lwów, do Warszawy i do Berlina przez Warszawę.

Dojazd do granicy drogami był znacznie większym wyzwaniem. Główne szosy były zniszczone w wyniku bardzo intensywnego ruchu transportów wojskowych przez prawie cztery lata wojny, a niektóre w ogóle zamknięte z powodu remontów przeciągających się całymi miesiącami. Wszystko to sprawiało, że do ruchu na większą skalę nadawała się przede wszystkim droga Winnica – Płoskirów (skąd można było przedostać się do Wołoczysk), a także Zwiahel – Równe – Łuck i Rokitno – Sarny – Maniewicz<sup>18</sup>. Po drugiej stronie – w Galicji, Królestwie Polskim i okupowanych przez Niemców zachodnich powiatach guberni wołyńskiej – sieć transportowa była lepiej rozwinięta i utrzymana. Głównymi punktami przesiadkowymi na drodze do Królestwa Polskiego były Lwów, Kowel, Brześć nad Bugiem oraz Włodzimierz Wołyński. Na stacjach kolejowych w trzech pierwszych z tych miast przywrócono ruch pociągów do Warszawy i Lublina. Z kolei w jednym z największych obozów przejściowych, jakim była kwarantanna we Włodzimierzu Wołyńskim, formowano piesze i kolejowe kolumny uchodźców, które następnie kierowane były bezpośrednio do Królestwa Polskiego<sup>19</sup>.

Istnienie otwartych dla ruchu osobowego przejść granicznych czyniło z Państwa Ukraińskiego najważniejsze terytorium tranzytowe dla wielu uchodźców z terenu dawnego Imperium Rosyjskiego, a często jedyne możliwe. Szlak ten opierał się na trzech głównych liniach kolejowych: Kursk – Kijów, Orsza – Homel – Kijów oraz Taganrog – Charków – Kijów. Ważnym punktem przesiadkowym była Odessa. Przez porty w Noworosyjsku i na Krymie dostawali się tam uchodźcy z południa Rosji i Kaukazu, a z Kiszyniowa w ciągu zaledwie

---

<sup>17</sup> ЦДАВО, ф. 1216, оп. 1, ж. чхр. 56, Розклад руху пасажирських потягів по ст. Київ, 20 IX 1918, к. 3.

<sup>18</sup> Л. Жванко, *op. cit.*, s. 402.

<sup>19</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych (dalej: AGAD), Generalne Gubernatorstwo Wojskowe w Lublinie (dalej: MGGL), 1736, Niederschrift über die am 10 August 1918 beim Hb. Kmde Nord in Radom, b.d., k. 449–450. Należy pamiętać, że tereny, które po traktacie brzeskim formalnie stanowiły zachodnie rubieże Państwa Ukraińskiego, cały czas znajdowały się pod okupacją austriacką i niemiecką, a administracja ukraińska nie sprawowała nad nimi kontroli.

kilku godzin mogli przyjechać Polacy z Besarabii, zajętej wówczas przez wojska rumuńskie. Ze względu na nieuregulowany charakter stosunków ukraińsko-rosyjskich i ukraińsko-rumuńskich na liniach tych zdarzały się jednak przestoje w ruchu kolejowym, a także inne utrudnienia dla podróżujących: szczegółowe rewizje, którym często towarzyszyło wymuszanie łapówek, zatrzymywanie pociągów, zakaz przekraczania granicy itp. Normalny ruch kolejowy między Ukrainą a Besarabią i Rumunią funkcjonował właściwie tylko od maja do lipca, a z bolszewicką Rosją – od połowy czerwca do połowy lipca 1918 r. W tej sytuacji dla wielu osób jedyną możliwością przedostania się na Ukrainę w tamtym roku było nielegalne przekroczenie granicy. Dochodziło do tego przede wszystkim na lokalnych drogach wiodących z dużych stacji kolejowych w Briańsku, Orle czy Kursku do nadgranicznych miejscowości w guberniach kurskiej i czernihowskiej. Bramą dla nielegalnego ruchu pomiędzy Besarabią a Ukrainą była z kolei okupowana przez Austriaków część powiatu chocimskiego przylegająca do Bukowiny i Galicji<sup>20</sup>.

Od końca kwietnia do połowy czerwca 1918 r. główne drogi do Królestwa Polskiego wiodły przez Austro-Węgry i okupowane przez to państwo terytoria. Wynikało to przede wszystkim z polityki prowadzonej przez niemieckie władze okupacyjne, które koncentrowały się wówczas na organizacji przyjazdu do Królestwa Polskiego uchodźców z terenów Białorusi. O ile z Mińska pierwszy zorganizowany transport wyruszył pod koniec kwietnia 1918 r., to z Kijowa – dopiero pod koniec czerwca<sup>21</sup>. Główną trasą przejazdu przez austriacką strefę okupacyjną była linia kolejowa Kijów/Odessa – Wołoczyska – Lwów – Lublin – Warszawa. Jako pierwsza pokonała ją grupa 550 osób, które w 1914 r. Rosjanie wywieźli z okupowanej Galicji jako zakładników. Pomimo wielu trudności przedostali się oni z Kijowa do Lwowa w ciągu kilku dni (między 21 lutego a 2 marca 1918 r.)<sup>22</sup>. Wkrótce potem przywrócone zostało połączenie kolejowe między Lwowem a Lublinem i Warszawą, co znacznie usprawniło komunikację. Na przykład jadąca w jednej z kolejnych partii uchodźców Maria Walewska pokonała trasę Kijów – Lwów – Lublin – Radom w ciągu ośmiu dni (od 27 kwietnia do 4 maja 1918 r.) i tylko z jedną przesiadką w Podwołoczyskach<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> ЦДАВО, ф. 1118, оп. 1, ж. chr. 70, Лист департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства торгу і промисловості УД до комісара Міністерства торгу і промисловості на митниці у Кам'янці-Подільському П. Капелюшного, 20 VIII 1918, к. 18.

<sup>21</sup> *Powrót do kraju*, „Przegląd Polski” 1918, nr 78, s. 2.

<sup>22</sup> J. Chołodecki, *Wspomnienia z lat niedoli i niewoli 1914–1918*, Lwów 1919, s. 76–80.

<sup>23</sup> M. Walewska, *Rok 1918. Wspomnienia*, Warszawa 1998, s. 25–32.



Tańszą, ale dużo bardziej czasochłonną i męczącą alternatywą dla przejazdu koleją było podróżowanie pieszo lub furmanką po drogach austriackiej strefy okupacyjnej. Dla ludzi udających się do Królestwa Polskiego w ten sposób głównym punktem przekraczania granicy był Radziwiłów, gdzie stacja kolejowa nie obsługiwała cywilnego ruchu osobowego. Na tamtejszym przejściu granicznym nie prowadzono wprawdzie ewidencji przepływu osób, niemniej skalę zjawiska obrazują dane dotyczące przewozu dobytku ludzi wracających do Galicji i Królestwa Polskiego między kwietniem a lipcem 1918 r. Szczyt ruchu osobowego odnotowano tam w maju, kiedy to uchodźcy wywieźli z Ukrainy 2014 koni, 1466 krów, ok. 80 ton mąki i ok. 62 ton ziemniaków<sup>24</sup>. Głównym problemem osób, które zdecydowały się wyjechać w tym czasie do Królestwa Polskiego przez Galicję, był zupełny brak pomocy ze strony lokalnej austriackiej administracji. Dopiero pod koniec lipca 1918 r. do Lwowa przyjechała delegacja Polskiego Komitetu Centralnego z Kijowa, która porozumiała się z miejscowymi władzami w kwestii utworzenia punktów pomocy dla uchodźców oraz organizacji ruchu transportów<sup>25</sup>.

W drugiej połowie czerwca 1918 r. zaczął się masowy ruch uchodźców przez niemiecką strefę okupacyjną, głównie na trasie Kijów – Koziatyn – Równe – Hołoby, skąd pociągi ruszały dalej w stronę Warszawy albo Lublina. Co ważne, transporty z uchodźcami skierowano na tę linię od razu po jej otwarciu. Do początku września tylko z Kijowa wyjechało co najmniej 14 takich składów – 9 do Warszawy i 5 do Lublina<sup>26</sup>. Liczebność każdego z nich była znaczna. Tylko między 23 czerwca a 18 lipca 1918 r. na Dworzec Kowelski w Warszawie, przy którym znajdował się punkt etapowy Rady Głównej Opiekuńczej, przybyło 3475 uchodźców (niemal wyłącznie Polaków)<sup>27</sup>. Organizacja podróży koleją w niemieckiej strefie okupacyjnej stała na wysokim poziomie. Pociąg specjalny z uchodźcami mógł pokonać trasę z Kijowa do Warszawy w 2–3 dni (pod warunkiem zwolnienia z kwarantanny), a pospieszny lub wojskowy – nawet w ciągu doby.

Od końca września 1918 r. przepustowość głównych linii kolejowych wiodących do Królestwa Polskiego przez teren obu okupacji zaczęła gwałtownie

---

<sup>24</sup> ЦДАВО, ф. 1117, оп. 1, j. chr. 2, Відомості про вивезене біженцями майно через пропускний пункт Радзивілів, maj 1918, k. 67–68.

<sup>25</sup> *Delegacja kijowska polskich organizacji ratowniczych*, „Kurier Lwowski” 1918, nr 337, s. 2; *W sprawie reemigracji...*, s. 2.

<sup>26</sup> *Powrót do kraju*, „Dziennik Kijowski” 1918, nr 164, s. 2.

<sup>27</sup> AAN, RGO, sygn. 1359, Protokoły przyjazdu uchodźców do I Punktu Ewakuacyjnego, b.d., b.p.

spadać. Pierwszym tego zwiastunem było wstrzymanie 24 września ruchu wszystkich transportów z uchodźcami na dwa tygodnie<sup>28</sup>. Rozpad Austro-Węgier pod koniec października 1918 r. wywołał masowy i niekontrolowany odpływ żołnierzy w kierunku zachodnim. W drugą stronę ruszyła fala uwolnionych jeńców z armii rosyjskiej. Dochodziło nieraz do przypadków, gdy grupy te zajmowały pociągi i całe stacje, paraliżując regularny ruch kolejowy. W tych warunkach dużo szybciej można było przekroczyć granicę, poruszając się drogami, dlatego mimo większego ryzyka uchodźcy korzystali z tej formy podróży chętniej niż dotychczas. Już w pierwszym tygodniu listopada 1918 r. na skutek chaotycznej demobilizacji oddziałów armii austriackiej na Wołyniu nadgraniczne miejscowości w powiatach dubieńskim, włodzimierskim oraz starokonstantynowskim pozostawione zostały bez kontroli<sup>29</sup>. W kolejnym tygodniu zatrzymano regularny ruch pociągów w niemieckiej strefie okupacyjnej. Początkowo odwrót wojsk niemieckich z Ukrainy odbywał się w warunkach niedoboru paliwa i taboru kolejowego na magistrali Kijów–Hołoby<sup>30</sup>. Dawała im się także we znaki działalność kierowanych przez Dyrektoriat ukraińskich oddziałów powstańczych, które prowadziły dywersję na kolei. Okoliczności te sprawiły, że doszło do powstania zatorów i w połowie listopada na różnych stacjach linii Kijów–Hołoby na wyjazd czekało w sumie ok. 16 tys. polskich uchodźców. Należy do tego doliczyć ludzi oczekujących na transport do Polski w głębi kraju. Tylko w obozie dla uchodźców w Darnicy koło Kijowa pod koniec listopada 1918 r. znajdowało się ok. 5 tys. osób<sup>31</sup>. W Hołobach 10 stycznia 1919 r. w kolejce na przejazd do Polski czekało ponad 300 wagonów, głównie pasażerskich<sup>32</sup>.

Wszystko to powodowało, że założenia dotyczące czasu wyjazdu oraz warunków i trasy podróży zmieniały się jak w kalejdoskopie. Jeszcze na przełomie listopada i grudnia 1918 r. z Kijowa do Warszawy (z przesiadkami w Kowlu i Lublinie) można było dotrzeć w kilka dni, co udało się na przykład

---

<sup>28</sup> AGAD, MGGL, sygn. 479, Bemerkungen des ZLK auf die Einsichtsbemerkung der NA und des H. Gstbchefs zu Präs Nr. 14568/18, b.d., k. 178.

<sup>29</sup> ЦДАВО, ф. 1216, оп. 1, j. chr. 73, Телеграма старости Волинської губернії Г. Андрю до МВС УД, 20 XI 1918, k. 108; *ibidem*, j. chr. 95, Телеграма старости Волинської губернії Г. Андрю до Міністерства закордонних справ УД, 5 XI 1918, k. 224.

<sup>30</sup> *Evakuacja wojsk niemieckich*, „Dziennik Kijowski” 1918, nr 241, s. 2.

<sup>31</sup> ЦДАВО, ф. 2537, оп. 1, j. chr. 27, Телеграма з Дарницького табору до Міністерства шляхів сполучення УД про становище біженців, 26 XI 1918, k. 38.

<sup>32</sup> *Ibidem*, Повідомлення директора технічно-експлуатаційного департаменту Міністерства шляхів сполучення УНР про затримки рухомого складу на залізниці, 10 I 1919, k. 81.

Józefowi Ciszewskiemu. Jedyną przykrością, która spotkała go w drodze, była dwukrotna kontrola dokumentów przeprowadzona przez żołnierzy wiernych hetmanowi Pawłowi Skoropadskiemu oraz ukraińskich powstańców<sup>33</sup>. We wspomnieniach Karola Wędziagolskiego czytamy zaś, że w drugiej połowie grudnia pokonanie tej samej trasy zajęło już ponad tydzień, a po drodze przeżył on próbę zniszczenia pociągu przez ukraińskich partyzantów oraz strzelaninę z dezertkami w pobliżu Hołobów<sup>34</sup>. Z kolei Franciszkowi Pogonowskiemu podróż na tej trasie – z podobnymi przygodami – zajęła ponad trzy tygodnie (12 grudnia 1918 – 2 stycznia 1919 r.)<sup>35</sup>.

Jak widać, osoby chcące przedostać się z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego mogły pokonać tę drogę na wiele sposobów i miały do dyspozycji kilka wariantów podróży. Funkcjonowanie poszczególnych tras w ciągu 1918 r. nie było jednak stabilne. Najbezpieczniejsza była podróż koleją przez tereny okupacji niemieckiej, jednak w praktyce z wariantu tego można było korzystać w stosunkowo krótkim czasie – od końca czerwca do końca września 1918 r.

## Wyjechać czy zostać?

O podjęciu decyzji dotyczącej pozostania na Ukrainie lub wyjazdu do Królestwa Polskiego decydowały różne okoliczności. Trudno przedstawić w tym miejscu wszystkie przesłanki, które skłaniały Polaków do takiego czy innego wyboru, dlatego ograniczymy się do wskazania czynników zasadniczych i niektórych drugorzędnych.

Kluczową rolę odgrywało z pewnością **miejsce pochodzenia**. Najbardziej zmotywowane do wyjazdu były te osoby i rodziny, które na Ukrainie lub w głębi Imperium Rosyjskiego znalazły się w wyniku poboru do armii lub ewakuacji Królestwa Polskiego w 1914 i 1915 r. W 1918 r. liczebność tych dwóch grup (tj. żołnierzy armii rosyjskiej oraz uchodźców cywilnych) sięgała na Ukrainie ok. 130–150 tys. i wyraźnie rosła. Od końca 1917 r. zauważalny był tam napływ Polaków, którzy uciekali z pogrążonej w głodzie i chaosie Rosji, by jak najszybciej wrócić w rodzinne strony. Najmniejszą chęć do wyjazdu przejawiali

---

<sup>33</sup> J. Ciszewski, *Wspomnienia z roku 1918. Z Warszawy do Modlina*, „Z Pola Walki” 1929, nr 7/8, s. 294–295.

<sup>34</sup> K. Wędziagolski, *Pamiętniki. Wojna i rewolucja. Kontrrewolucja. Bolszewicki przewrót. Warszawski epilog*, Warszawa 2007, s. 353–359.

<sup>35</sup> F. Pogonowski, *Rok 1918. Wspomnienia z Ukrainy, Podola i Wołynia*, Biblioteka Narodowa (dalej: BN), Akc. 11345, k. 95–118.

przedstawiciele środowisk, które były silnie związane z Ukrainą. Liczbę stałej ludności polskiej na tym terenie można szacować dla omawianego okresu na co najmniej 600 tys. Byli to przede wszystkim mieszkańcy ukraińskiej wsi – chłopci, drobna szlachta i ziemianie. Ścisłe związki rodzinno-majątkowe z Ukrainą powodowały, że w normalnych okolicznościach przedstawiciele tych grup nie chcieli i nie planowali przenosić do Królestwa Polskiego.

Z kwestią pochodzenia ściśle powiązany był drugi niezwykle istotny czynnik – **uwarunkowania rodzinne**. Wojna gwałtownie rozdzieliła tysiące rodzin. Wiosną 1918 r. Zygmunt Białoברzeski starał się o wizę na wyjazd z Kijowa do Królestwa Polskiego, a swoje podanie motywował depresją żony, która nie mogła znieść rozłąki z małym dzieckiem, pozostawionym w 1915 r. w Częstochowie pod opieką jej rodziców<sup>36</sup>. Podobną prośbę złożył w tym czasie Mikołaj Malinowski, który ponad trzy lata wcześniej zostawił w Skarżysku żonę z trójką dzieci i od czasu ewakuacji nie miał z nimi kontaktu<sup>37</sup>. Z kolei w czerwcu 1918 r. Wanda Wleklińska wniosowała o wydanie zgody na przejazd z Kijowa do Warszawy, by mogła zaopiekować się starą schorowaną matką, która po śmierci męża została całkiem sama<sup>38</sup>. Z drugiej strony sprawy rodzinne mogły być czynnikiem hamującym wyjazd. Bardzo często zdarzało się, że głowa rodziny odkładała decyzję o przeprowadzce ze względu na ciężarną żonę albo małe czy chore dzieci. Na przykład Zygmunt Zaremba zmuszony był odłożyć wyjazd z Charkowa do Warszawy o prawie dwa miesiące z powodu śmierci nowo narodzonej córki i choroby małżonki<sup>39</sup>. Podobne przejścia były udziałem Dymitra Szarzyńskiego, który z powodu ciężkiej choroby żony musiał odłożyć wyjazd o blisko rok, do listopada 1919 r.<sup>40</sup> Bywały też jednak i takie przypadki, że uchodźcy z centralnych ziem polskich zawierali związki małżeńskie z członkami miejscowej społeczności i w ogóle nie myśleli o powrocie.

Ważną rolę przy podejmowaniu decyzji o wyjeździe do Polski bądź pozostaniu na Ukrainie odgrywały też **kwestie majątkowe**. Uchodźcy, którzy opuścili Królestwo Polskie w wyniku działań wojennych, odcięci byli od swojej

<sup>36</sup> ЦДАВО, ф. 3766, оп. 1, j. chr. 216, Прохання З. Бялобжеського про отримання посвідчення Міністерства закордонних справ УД для виїзду за кордон, 8 IV i 13 V 1918, k. 290, 292.

<sup>37</sup> *Ibidem*, j. chr. 243, Прохання М. Малиновського про отримання посвідчення Міністерства закордонних справ УД для виїзду за кордон, 21 V 1918, k. 140.

<sup>38</sup> *Ibidem*, j. chr. 219, Прохання В. Влеклинської про отримання посвідчення Міністерства закордонних справ УД для виїзду за кордон, 6 VI 1918, k. 11–13.

<sup>39</sup> Z. Zaremba, *Wspomnienia. Pokolenie przelotu*, Kraków 1983, s. 274–275.

<sup>40</sup> D. Szarzyński-Sęp, *Polski Związek Polityczny na Rusi (1914–1921)*, BN, Akc. 8746, k. 531.

własności, przy czym chodzi tutaj nie tylko o mieszkania, ale także o miejsca pracy, jakimi były gospodarstwa rolne, warsztaty rzemieślnicze czy zakłady produkcyjne. Wiele z nich uległo przez ten czas dewastacji czy rozgrabieniu. Gwałtowne pogorszenie się sytuacji ekonomicznej na Ukrainie w 1917 r. i widoki na pomyślne uregulowanie spraw majątkowych w Królestwie Polskim były dla tej grupy dodatkowym bodźcem do powrotu. Mechanizm ten widać przy analizie wniosków wizowych, z których wiele motywowane było właśnie biedą na Ukrainie i chęcią powrotu do własnych warsztatów pracy w Polsce. Na przykład na początku lipca 1918 r. hr. Mieczysław Poniński prosił o zezwolenie na opuszczenie Żytomierza, gdzie wraz z rodziną przebywał w „ciężkich warunkach materialnych”, i możliwość powrotu do swojego majątku w Dębianach w powiecie pińczowskim<sup>41</sup>. Najcięższy był jednak los tych uchodźców, którzy mogli liczyć tylko na pomoc organizacji charytatywnych, w pierwszej kolejności Polskiego Towarzystwa Pomocy Ofiarom Wojny oraz Centralnego Komitetu Obywatelskiego Królestwa Polskiego. Od wiosny 1918 r. przestały one otrzymywać z budżetu państwa subwencje na wynajem pomieszczeń i zakup żywności dla uchodźców<sup>42</sup>, natomiast latem w ogóle ustała pomoc finansowa ze strony Państwa Ukraińskiego, co spowodowało zamknięcie znacznej części placówek charytatywnych. W połowie października rozpoczęto na przykład likwidację Okręgu Podolskiego CKO KP<sup>43</sup>.

Nierzadkie były przypadki, gdy czynnik majątkowy był jedynym, który decydował o pozostaniu na Ukrainie. Przede wszystkim nie chciano pozostawiać nieruchomości, będących często dorobkiem kilku pokoleń, nawet jeśli widoki na ich utrzymanie były bardzo niepewne w obliczu rewolucyjnych zmian w regionie. Niektórzy właściciele ziemscy pozostali na miejscu nawet po odrocie polskiej armii z Ukrainy w lecie 1920 r., jak np. Elżbieta Dorożyńska, która swój majątek w Halźbijówce koło Jampola nad Dniestrem opuściła dopiero w czerwcu 1921 r.<sup>44</sup>

Doświadczenia wcześniejszej tułaczki nauczyły wielu uchodźców szacunku dla skromnych, ale w miarę stabilnych warunków egzystencji. Praca, która

---

<sup>41</sup> AGAD, MGGL, sygn. 1732, Wniosek do Generalnego Gubernatorstwa w Lublinie w sprawie powrotu do Kraju hr. M. Ponińskiego z rodziną, 1 VII 1918, k. 1249–1250.

<sup>42</sup> Державний архів Чернігівської області, ф. 342, ор. 1, j. chr. 3428, Повідомлення Чернігівської губерńskiej наради по справах біженців, 7 VIII 1918, k. 34.

<sup>43</sup> ЦДАВО, ф. 1793, ор. 1, j. chr. 238, Лист правління Подільського округу Центрального громадянського комітету КП про плани ліквідації, 15 X 1918, k. 61.

<sup>44</sup> E. Dorożyńska, *Na ostatniej placówce. Dziennik z życia wsi podolskiej w latach 1917–1921*, Łomianki 2008, s. 316.

dawała nawet niewielkie, ale stałe wynagrodzenie, często stawała się kotwicą trzymającą ludzi na Ukrainie i wpływała na odkładanie wiążącego się z niepewnością wyjazdu do Królestwa Polskiego<sup>45</sup>. Wiele osób ewakuowanych stamtąd w 1915 r. pracowało zresztą na dobrze płatnych posadach w przemyśle, na poczcie, kolei czy w sądownictwie. W latach 1917–1918 miesięczna pensja polskiego robotnika z ewakuowanej z Warszawy do Charkowa fabryki maszyn Gerlach i Pulst była wyższa od średniego wynagrodzenia w mieście i wynosiła ok. 400–450 karbowanów<sup>46</sup>.

Poza trzema wymienionymi wyżej czynnikami głównymi na podjęcie decyzji o wyjeździe wpływały jeszcze przesłanki drugorzędne, z których dwie zasługują na szersze potraktowanie.

Pierwsza to **gwałtowny wzrost mobilności**. W związku z falą pogromów chłopskich już w październiku 1917 r. polscy ziemianie z prawobrzeżnej Ukrainy zaczęli opuszczać swoje majątki i przenosić się do okolicznych miast. W grudniu 1917 r. zaczął się masowy ruch uchodźców w kierunku Królestwa Polskiego (także tranzytowy). Dwa miesiące później podpisany został pokój w Brześciu nad Bugiem, co doprowadziło m.in. do demobilizacji wielu Polaków służących w armii rosyjskiej i pragnących jak najszybciej powrócić w rodzinne strony. Przypadki nagłego porzucania dotychczasowych miejsc pracy czy zamieszkania wynikały przeważnie z pogorszenia statusu materialnego. Przyczyniło się do tego m.in. rozporządzenie Ministerstwa Poczty i Telegrafu Ukraińskiej Republiki Ludowej z 9 marca 1918 r., zgodnie z którym wszyscy pracownicy urzędów pocztowo-telegraficznych ewakuowani z zachodnich guberni Imperium Rosyjskiego w 1915 r. podlegali zwolnieniom. W ten sposób zatrudnienia i środków do życia pozbawionych zostało ok. 1,4 tys. osób, z których kilkaset stanowili byli pracownicy Warszawskiego Okręgu Poczto-Telegraficznego. Przez kilka następujących tygodni rządu Państwa Ukraińskiego i Królestwa Polskiego nie potrafiły uzgodnić z władzami okupacyjnymi warunków wyjazdu tych ludzi z Ukrainy<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> AGAD, MGGL, sygn. 479, Bemerkungen des ZLK auf die Einsichtsbemerkung der NA und des H. Gstbchefs zu Präs Nr. 14568/18, b.d., k. 180.

<sup>46</sup> Державний архів Харківської області (dalej: ДАХО), f. 562, op. 1, j. chr. 29, Довідки про заробітну платню за 1917 р. С. Ринтфлейша та Ф. Квятковського, 25 XI 1918, k. 21, 22.

<sup>47</sup> AAN, Gabinet Cywilny RR KP, 66, Korespondencja sekcji kijowskiej polskiego związku zawodowego pracowników poczty, telegrafu i telefonu z RR KP, kwiecień 1918, k. 109–115; ЦДАВО, f. 1064, op. 1, j. chr. 239, Пояснююча записка до внесеного на обговорення Ради Міністрів УД проекту постанови про урегулювання потреб звільнених працівників поштово-телеграфних установ, марзес 1918, k. 7; *ibidem*, f. 2601, op. 1, j. chr. 1, Лист Міністерства закордонних справ УД до німецького посла барона фон Мумма, 12 IV 1918, k. 2.

Drugą przesłanką był wzrost poczucia świadomości narodowej wśród uchodźców wojennych i stałej ludności polskiej na Ukrainie. Rozbrojenie II i III Korpusu Polskiego wiosną 1918 r., zawieszenie wydawania „Przeglądu Polskiego”, likwidacja Ministerstwa ds. Polskich, brak zezwolenia na przeprowadzenie zjazdu przedstawicieli organizacji polskich na Ukrainie – wszystko to odebrane zostało jako przejaw antypolskiego kursu Państwa Ukraińskiego i samego hetmana Skoropadskiego. Wzrost poczucia świadomości narodowej Polaków na Ukrainie podsycała także ustawa o obywatelstwie ukraińskim z 4 lipca 1918 r., która przewidywała, że automatycznie otrzymają je wszystkie osoby mieszkające na terenie Państwa Ukraińskiego od co najmniej trzech lat. W tej sytuacji znaczna część uchodźców i żołnierzy zmuszona była złożyć deklarację o odmowie przyjęcia obywatelstwa ukraińskiego. Na przykład w Krzemieńczuku do 9 listopada 1918 r. zrobiło to 239 osób, w tym 86 Polaków<sup>48</sup>. Wszystkie te okoliczności musiały skłaniać do podjęcia decyzji o jak najszybszym wyjeździe z Ukrainy.

Od lata 1918 r. widoczny jest wzrost liczby wniosków o wydanie zgody na wyjazd na stałe do Królestwa Polskiego składanych w MSZ Państwa Ukraińskiego przez Polaków będących stałymi mieszkańcami Ukrainy. Jako jeden z pierwszych złożył go znany kijowski przedsiębiorca i radny Jan Zarebski<sup>49</sup>. Po 11 listopada 1918 r., gdy Polska ogłosiła niepodległość, coraz częściej przyczyną wyjazdu z Ukrainy były pobudki patriotyczne. Taka motywacja charakteryzowała przede wszystkim młodych ludzi, którzy wcześniej angażowali się w ruch niepodległościowy na Ukrainie. Przez cały 1918 r. Polski Komitet Wykonawczy na Rusi, Macierz Polska, Korporacja Uczniowska, stowarzyszenie Wróc do Kraju i inne organizacje przekonywały ich w licznych odezwach, że najważniejszym obowiązkiem patriotycznym jest wyjazd do Polski<sup>50</sup>.

Reasumując, najbardziej entuzjastycznie nastawieni byli do wyjazdu przedstawiciele tymczasowej ludności Państwa Ukraińskiego, przede wszystkim uchodźcy wojenni, którzy po paroletniej tułaczce chcieli wrócić w rodzinne strony. Obok nich przeprowadzkę do Królestwa Polskiego rozważało wielu Polaków mieszkających na Ukrainie na stałe. Kierowali się oni nie tylko patriotyzmem, ale też strachem przed chaosem rewolucji i wywołanymi przez nią podziałami społecznymi.

<sup>48</sup> *Ibidem*, f. 2988, op. 1, j. chr. 22, Список осіб, що відмовилися від громадянства УД в Кременчуці, 9 XI 1918, k. 101; *ibidem*, Список осіб, що відмовилися від громадянства УД в Полтаві, 28 X 1918, k. 120.

<sup>49</sup> D. Szarzyński-Sęp, *op. cit.*, k. 524.

<sup>50</sup> *Od Komitetu Wykonawczego*, „Dziennik Kijowski” 1918, nr 241, s. 2; F. Pogonowski, *op. cit.*, k. 91.

## Przygotowania do wyjazdu

W przygotowaniach do wyjazdu kluczową rolę odgrywało zdobycie niezbędnych dokumentów i zezwoleń oraz uregulowanie spraw majątkowych. Uchodźcy, którzy chcieli wrócić na teren Generalnego Gubernatorstwa Warszawskiego, musieli zgłosić się do niemieckich komisji emigracyjnych działających w Kijowie, Równem i Kowlu bądź bezpośrednio do Rady Regencyjnej. Na początku, aby otrzymać zezwolenie na wjazd do Generalnego Gubernatorstwa Lubelskiego, należało adresować podania bezpośrednio do Wiednia. Z czasem jednak ekspozytury Biura Reemigracyjnego Komisariatu Cywilnego GGL powstały w Kijowie, Łucku i Kowlu<sup>51</sup>. Po weryfikacji chętnych i sprawdzeniu ich stanu majątkowego przysyłano przepustkę z Warszawy bądź Lublina. Z trudności w otrzymaniu takiego dokumentu zdawali sobie sprawę Niemcy i Austriacy oficerowie, dlatego czasami przymykali oko na jej brak i przepuszczali uchodźców przez dawną linię frontu, kierując ich do obozów przejściowych<sup>52</sup>.

W lipcu 1918 r. procedura migracyjna została uproszczona. Polacy będący stałymi mieszkańcami Ukrainy mogli odtąd liczyć jedynie na tymczasowe prawo pobytu na terenie Królestwa Polskiego. W tym celu musieli uzyskać od miejscowego starosty paszport zagraniczny, a następnie wystąpić do MSZ Państwa Ukraińskiego z prośbą o wydanie wizy wyjazdowej. Po pozytywnej weryfikacji dokumentów i uiszczeniu opłaty skarbowej wydawano wizę, która następnie musiała zostać zarejestrowana u miejscowego komendanta okupacyjnego (niemieckiego lub austriackiego). Wyjazd do Królestwa Polskiego na pobyt stały wymagał rezygnacji z obywatelstwa ukraińskiego i otrzymania polskiego. W praktyce realizacja wszystkich tych czynności była bardzo trudna. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy było przeciąganie przez Radę Regencyjną procesu legislacyjnego w kwestii obywatelstwa<sup>53</sup>. Z drugiej strony jej kijowskie przedstawicielstwo w związku z późnym rozpoczęciem normalnej działalności konsularnej nie nadążało z terminową obsługą wniosków o przyznanie obywatelstwa polskiego. Dość wspomnieć, że do 14 listopada 1918 r. wydano w Kijowie zaledwie 357 polskich paszportów<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> *Delegacja kijowska...*, s. 2; M. Korzeniowski, M. Mądzik, D. Tarasiuk, *op. cit.*, s. 226.

<sup>52</sup> B. Rappaport, *op. cit.*, s. 194–195; M. Walewska, *op. cit.*, s. 28.

<sup>53</sup> *W sprawie obywatelstwa polskiego*, „Biuletyn Przedstawicielstwa Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego” 5, 1918, s. 1.

<sup>54</sup> ЦДАВО, f. 3766, op. 1, j. chr. 262, Прохання Г. Стобінського про отримання посвідчення Міністерства закордонних справ УД для виїзду за кордон, стyczeń 1919, k. 117.



Uchodźcy mogli wracać indywidualnie lub w grupach organizowanych przez polskie organizacje społeczne. Wybierający pierwszą opcję musieli najpierw zarejestrować się w jednym z działających na Ukrainie biur imigracyjnych MSW Królestwa Polskiego (na podstawie dowolnego dokumentu poświadczającego tożsamość) i dopiero po uzyskaniu potwierdzenia rejestracji mogli wystąpić o wizę do MSZ Państwa Ukraińskiego. W przypadku grup zorganizowanych procedura ograniczała się do rejestracji w jednym z polskich biur imigracyjnych, po czym czekało się na list ochronny wydawany w imieniu Rady Regencyjnej. Ostateczną zgodę na wjazd w granice Królestwa Polskiego wydawały w imieniu obu generalnych gubernatorstw austriackie i niemieckie biura paszportowe w Kijowie. Po kapitulacji Austro-Węgier i Niemiec nastąpiło znaczne uproszczenie procedury wydawania dokumentów wyjazdowych, ponieważ zniknęła konieczność rejestracji wiz indywidualnych i zdobywania zezwoleń na przejazd grupowy u władz okupacyjnych.

Generalnie uzyskanie wszystkich niezbędnych do wyjazdu dokumentów mogło trwać ponad miesiąc. Najwięcej czasu zajmowało zdobycie wizy w MSZ Państwa Ukraińskiego (do 30 dni) oraz jej rejestracja u władz okupacyjnych (do 14 dni). Sprawnie w tym zakresie działały tylko polskie biura imigracyjne, w których dokumenty wydawano zazwyczaj w 2–3 dni. Niekiedy jednak trzeba było czekać dłużej. Na przykład kompletowanie wszystkich niezbędnych dokumentów dla pracowników wspomnianej już fabryki Gerlach i Pulst trwało od 2 maja do 26 października 1918 r., przy czym część robotników nie otrzymała ich z winy pracowników biura imigracyjnego w Kijowie<sup>55</sup>.

Poza wspomnianymi dokumentami należało jeszcze uzyskać szereg innych zezwoleń w różnych urzędach Państwa Ukraińskiego, np. zezwolenie na wywóz produktów spożywczych z Ministerstwa Zaopatrzenia, zezwolenie na wywóz własności prywatnej (w tym zwierząt) z Ministerstwa Handlu i Przemysłu, zezwolenie na przewóz własności prywatnej koleją z Ministerstwa Komunikacji. Szczególnie trudne było uzyskanie tego ostatniego dokumentu wraz z przydziałem miejsca w wagonach, a to ze względu na poważne braki w taborze kolejowym. Przepisy nie określały też jasno kolejności, w jakiej należało je wszystkie zdobyć. Zdarzało się, że w MSZ odmawiano rozpatrzenia podania bez uprzedniego przedstawienia zezwoleń z Ministerstwa Zaopatrzenia czy Handlu i Przemysłu. Ostatni z tych resortów wymagał niekiedy przed rozpatrzeniem wniosku przedstawienia zezwolenia z Ministerstwa Komunikacji.

<sup>55</sup> ДАХО, ф. 562, оп. 1, j. chr. 29, Do Polskiej Komisji Przewozowej w Charkowie, 23 IX 1918, k. 6; *ibidem*, Do Komisariatu Reewakuacyjnego w Charkowie, 26 X 1918, k. 15.

Cała ta skomplikowana procedura sprzyjała fałszerstwom. Korzystały z tego głównie dwie grupy – Polacy zamieszkujący na Ukrainie na stałe oraz uchodźcy z czasu wojny, którzy w zawierusze stracili swoje dokumenty. Bywały też przypadki, gdy sfalszowanymi papierami posługiwały się osoby, które chciały ukryć swoje dotychczasowe zaangażowanie polityczne (zwłaszcza działalność w ruchu socjalistycznym) i dzięki temu uniknąć dodatkowej weryfikacji czy represji ze strony władz okupacyjnych. Najczęściej po prostu rejestrowano się pod fałszywym nazwiskiem w biurach imigracyjnych i w ten sposób uzyskiwano dokumenty potwierdzające status uchodźcy wojennego. Pracownicy biur nie prowadzili zbyt szczegółowej weryfikacji dokumentów i nie stawiali większych przeszkód osobom próbującym ukryć prawdziwą tożsamość. Najlepszym przykładem jest historia Jarosława Iwaskiewicza, który będąc stałym mieszkańcem Ukrainy i zdemobilizowanym żołnierzem III Korpusu, jesienią 1918 r. bez żadnych problemów uzyskał dokumenty uchodźcy, w dodatku z rąk pracownika Kijowskiej Rady Okręgowej Polskich Towarzystw Pomocy Ofiarom Wojny, który prywatnie był jego dobrym znajomym<sup>56</sup>. Zresztą w listopadzie i grudniu 1918 r. coraz częściej zdarzały się wypadki, że podróżowano bez żadnych zezwoleń – w warunkach wycofywania się wojsk okupacyjnych i szerzącego się powstania system kontroli dokumentów na granicy działał już coraz bardziej wybiórczo. Bywało nawet, że pociągi osobowe czy transporty z uchodźcami przepuszczano bez żadnej kontroli.

Nie mniej kłopotliwe i czasochłonne niż zebranie kompletu potrzebnych dokumentów bywało często **uregulowanie spraw majątkowych**. W procesie przygotowań do opuszczenia Ukrainy jak w zwierciadle odbijały się różnice klasowe pomiędzy poszczególnymi grupami ludności polskiej. Ziemianie koncentrowali się przede wszystkim na zabraniu pamiątek rodzinnych i kolekcji antyków. Dzięki działalności Polskiego Towarzystwa Ochrony Zabytków Przeszłości na Rusi już w grudniu 1917 r. większa część kolekcji spakowana była w pobliżu głównych stacji kolejowych i gotowa do wywiezienia. W bagażu osobistym Polaków wywodzących się z rodzin od dawna osiadłych na Ukrainie ważne miejsce zajmowały przedmioty o wartości sentymentalnej, jak fotografie, notatki, listy czy pamiętniki. Uchodźcy z czasu wojny myśleli zaś przede wszystkim o rzeczach praktycznych – przedmiotach użytku osobistego czy potrzebnych do uruchomienia warsztatu pracy, a także o koniach i innych zwierzętach gospodarczych<sup>57</sup>. W przygotowaniach tych ważną rolę

<sup>56</sup> J. Iwaskiewicz, *Książka moich wspomnień*, Poznań 2010, s. 158.

<sup>57</sup> AGAD, MGGL, sygn. 479, Bericht des k.k. Polizeirates Stanislaus Ritter von Krzyzanowski über das Rückwandererwesen, b.d., k. 280.

odgrywały też prosta logika i kalkulacja ekonomiczna – dochodzące na Ukrainę wiadomości o głodzie w Królestwie Polskim skłaniały do zabrania zapasów żywności. Poza towarami deficytowymi i łatwy mi do sprzedania bądź wymiany, jak cukier, herbata czy mydło, najczęściej zabierano w drogę mąkę, zboże, ziemniaki i słoninę.

W gotówkę najczęściej zaopatrywano się poprzez wyprzedaż majątku, przede wszystkim nieruchomości i mebli. Przewiezienie przez granicę dużej ilości pieniędzy stanowiło pewien problem, dlatego co bardziej zamożne osoby stosunkowo często korzystały z pośrednictwa banków. Pozwalało to na wypłatę gotówki na terenie Królestwa Polskiego i uniknięcie ryzyka jej zagubienia czy kradzieży w czasie podróży. Zazwyczaj korzystano przy tym z usług kijowskiej filii Warszawskiego Banku Handlowego. Środki zgromadzone na koncie Marii Branickiej wzrosły na przykład z 7036 karbowańców w styczniu 1918 r. do 46 396 w grudniu 1918 r. Zasoby na kontach Michała Sobańskiego zwiększyły się z 8171 do 118 386 karbowańców, a na rachunkach Pawła Woronieckiego – z 23 715 do 196 702. Absolutny rekord wzrostu oszczędności bankowych należał do spadkobierców Władysława Branickiego – stan ich konta wzrósł w tym okresie z 28 428 do 1 573 986 karbowańców<sup>58</sup>. Najbardziej zamożne osoby często kupowały w Królestwie Polskim nieruchomości. Jako przykład można podać Franciszka Potockiego, który we wrześniu 1918 r., tuż przed wyjazdem z Kijowa do Warszawy, zamierzał powiększyć swoje posiadłości w tym drugim mieście poprzez zakup nieruchomości o wartości 2,5 mln karbowańców<sup>59</sup>.

Skala przygotowań do wyjazdu zależała od zamożności migrantów. Niektórzy mogli sobie pozwolić na wynajęcie do przewozu dobytku nawet kilku wagonów kolejowych, inni musieli się zadowolić skromnym miejscem na bagaż podręczny. Generalnie ze względu na niestabilną sytuację polityczną i trudności komunikacyjne większość Polaków dążyła do maksymalnego ograniczenia liczby

---

<sup>58</sup> ДАКО, ф. 1637, оп. 1, j. chr. 89, Рух коштів за 1918 р. на рахунку Центрального бюро нащадків В. Браницького у Київському відділенні Варшавського комерційного банку, b.d., k. 19; *ibidem*, Рух коштів за 1918 р. на рахунку М. Браницької у Київському відділенні Варшавського комерційного банку, b.d., k. 21; *ibidem*, Рух коштів за 1918 р. на рахунку П. Вороньцького у Київському відділенні Варшавського комерційного банку, b.d., k. 31; ДАКО, ф. 1637, оп. 1, j. chr. 90, Рух коштів за 1918 р. на рахунку М. Собанського у Київському відділенні Варшавського комерційного банку, b.d., k. 17.

<sup>59</sup> Центральний державний історичний архів України (dalej: ЦДАІА), ф. 49, оп. 1, j. chr. 622, Лист керуючого адміністрацією будинків Ф. Потоцького у Варшаві до Ф. Потоцького, 26 IX 1918, k. 72; *ibidem*, Лист керуючого адміністрацією будинків Ф. Потоцького у Варшаві до Ф. Потоцького, 28 IX 1918, k. 73.

przewożonych rzeczy. W transporcie z uchodźcami, który 23 maja 1918 r. wyjechał z Homla do Lublina, najmniejszy bagaż ważył 40 kg, a największy – 350. Na jedną osobę przypadało w tym pociągu średnio nieco ponad 100 kg ładunku<sup>60</sup>. Trzeci transport uchodźców z Żytomierza, odprawiony do Generalnego Gubernatorstwa Warszawskiego 15 sierpnia, liczył 404 pasażerów. Przewozili oni łącznie 40 ton bagażu, czyli ok. 100 kg na osobę, a ponadto sześć krów i cztery konie<sup>61</sup>. Z kolei w pociągu sanitarnym relacji Kijów–Hołoby, którym w dniach 19–21 sierpnia podróżowali uchodźcy z Królestwa Polskiego, na każdego z 564 pasażerów (243 mężczyzn, 161 kobiet i 160 dzieci) przypadało średnio ok. 70 kg bagażu<sup>62</sup>. Przypadki wywożenia z Ukrainy większej ilości dobytku były pojedyncze i zazwyczaj zdarzały się między lipcem i wrześniem 1918 r. Na przykład pod koniec lipca inżynier Romuald Hawiński, który po przejściu na emeryturę chciał wrócić na stałe miejsce zamieszkania w guberni kieleckiej, otrzymał zezwolenie na wywóz prawie 5 ton bagażu w dwóch wagonach kolejowych<sup>63</sup>.

Jak widać, niezależnie od pochodzenia społecznego i zamożności uchodźców ich przygotowania do wyjazdu z Ukrainy były przeważnie kosztowne i czasochłonne.

## Przebieg podróży

Życie codzienne uchodźców w warunkach długiej podróży przez Ukrainę 1918 r. było na tyle różnorodne, że w ramach artykułu naukowego trudno ukazać wszystkie jego aspekty. Siłą rzeczy należy się tu ograniczyć do przedstawienia wybranych zjawisk – najczęściej występujących w zorganizowanych grupach uchodźców i najbardziej dla nich charakterystycznych.

Uchodźcy wyjeżdżający do Królestwa Polskiego bardzo często korzystali ze środków transportu zbiorowego. Dawał on możliwość odbycia bezpłatnej

---

<sup>60</sup> AGAD, MGGL, Lista wygnańców, którzy opuścili Homel pociągiem, 23 V 1918, k. 188–199.

<sup>61</sup> ЦДА, ф. 917, оп. 1, ж. chr. 327, Список осіб, що виїхали з Житомира до Королівства Польського 15 VIII 1918 р., b.d., k. 11–14.

<sup>62</sup> ЦДАВО, ф. 1190, оп. 1, ж. chr. 8, Наказ № 74 по воєнно-санітарному потягу № 11/114, 22 VIII 1918, k. 33.

<sup>63</sup> *Ibidem*, ф. 1118, оп. 1, ж. chr. 10, Клопотання Р. Гавінського перед департаментом зовнішньої торгівлі Міністерства торгу і промисловості УД про надання залізничних вагонів для перевезення домашніх речей до КП, 25 VII 1918, k. 26; *ibidem*, Рішення департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства торгу і промисловості УД по клопотанню Р. Гавінського, 31 VII 1918, k. 31.

podróży oraz stosunkowo sprawnego przejścia procedury rejestracyjnej i odprawy granicznej. Był też wygodnym rozwiązaniem w sytuacji rozsiania tych ludzi po całej Ukrainie. W odróżnieniu od regularnych pociągów osobowych, które kursowały do Królestwa Polskiego wyłącznie z Kijowa i Odessy, specjalne transporty dla uchodźców odjeżdżały także z wielu innych miast, m.in. z Homla, Żytomierza, Jekaterynosławia, Charkowa, Białej Cerkwi, Sarn czy Równego. Przejazd pociągiem pospiesznym zajmował na tej trasie przeważnie 1–2 dni. Latem 1918 r. podróż była względnie komfortowa, zwłaszcza dla osób, które mogły sobie pozwolić na wyższą opłatę. Jako ilustrację przytoczmy przypadek Augusta Iwanowskiego. W czerwcu 1918 r. wynajął on cały wagon, w którym jego ojciec i ciotka odbyli podróż z Jelizawetgradu do Kijowa. Dalszą trasę przez Hołoby do Kowla wszyscy oni pokonali już w wagonie sypialnym<sup>64</sup>. Podróż koleją z Kijowa do Tarnopola w lipcu 1918 r. dobrze wspominał Stanisław Srokowski: „[...] zrobiła mi ogromną niespodziankę. Wagony czyste, brak ścisku, punktualność bez zarzutu, wszystko to mówiło, że Niemcy uporządkowali kolejnictwo na ważnej dla nich linii [...]. Po wagonie kręcił się nawet tzw. przewodnik, w takim samym mundurze jak za czasów carskich. Słowem podróż była wygodna jak niegdyś przed wojną, a przy tym i osobliva jak na czasy wojenne, że nikt w ciągu całego jej trwania nie zainteresował się papierami osobistymi pasażerów”<sup>65</sup>.

Na ogół jednak warunki jazdy były znacznie gorsze. Transport z uchodźcami składał się zazwyczaj z 15–30 wagonów (tzw. *tiepluszek*), w których podróżowało 400–1200 osób. Tak duża rozbieżność wynikała z faktu, że oficjalny limit 30 pasażerów na wagon bywał często przekraczany i upychano w nich nawet do 50 osób. W 1918 r. typowa *tiepluszka* miała godny pożałowania wygląd: zniszczone, nieocieplone drewniane ściany, dach i podłogę oraz powybijane szyby w małych okienkach. Wyposażenie wnętrza ograniczało się natomiast do dwóch drewnianych ław i prymitywnego piecyka. W połowie listopada tego roku w związku z przypadkami śmierci uchodźców z powodu wychłodzenia władze kolei rozważały naprawę wagonów i dodanie do każdego składu dwóch opalanych wagonów osobowych, w których podróż mogłyby odbywać osoby chore i dzieci<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> A. Iwański, *Wspomnienia 1881–1939*, Warszawa 1968, s. 410–411.

<sup>65</sup> S. Srokowski, *Z dni zawieruchy dziejowej 1914–1918*, Kraków 1932, s. 318.

<sup>66</sup> ЦДАВО, ф. 2537, оп. 1, j. chr. 27, Розпорядження щодо комплектування біженських транспортів вагонами, 14 XI 1918, к. 34; *ibidem*, оп. 7, j. chr. 6, Лист київського порайонного комітету масових перевезень до Міністерства шляхів сполучення УД щодо організації перевезення транзитних біженців, 28 XII 1918, к. 12.

Niewygody te nie dotyczyły wyłącznie specjalnych transportów z uchodźcami. Nawet pasażerowie pociągów pośpiesznych, którzy mogli korzystać z komfortowych wagonów pulmanowskich, stykali się z postępującym chaosem organizacyjnym na kolei. Problemem był tu przede wszystkim rozregulowany rozkład jazdy. Z jednej strony zdarzały się nawet dobowe przymusowe postoje, a z drugiej bywało, że pociągi pasażerskie odjeżdżały przed czasem. Mało przyjemne były też dla pasażerów przesiadki w zatłoczonych i pozbawionych odpowiedniej infrastruktury stacjach przyfrontowych. Obawiając się zatrzymania taboru kolejowego przez Niemców lub Austriaków, strona ukraińska często praktykowała pełen przeładunek osób i bagażu na stacjach przygranicznych. Pasażerowie zmuszeni byli wówczas sami wyładowywać swoje mienie i szukać schronienia w oczekiwaniu na następny pociąg.

Uchodźcy, którzy wyjeżdżali w zorganizowanych transportach, musieli oczekiwać na załatwienie formalności wyjazdowych i przydział miejsca w pociągu w obozach etapowych, co mogło trwać nawet kilka miesięcy. Część z nich utworzono na terenie dawnych obozów jenieckich i panowały tam bardzo złe warunki bytowe. Wiosną 1918 r. na obóz etapowy dla polskich uchodźców zaadaptowano na przykład były obóz jeniecki w Darnicy pod Kijowem. Część baraków była już wówczas zrujnowana i wymagała generalnego remontu, na co jednak przeznaczono zaledwie 10 tys. karbowanów<sup>67</sup>. Z powodu ograniczonej pojemności tych budynków część uchodźców zmuszona była mieszkać w *tiepluszkach*, którymi przyjechali do Darnicy. W obozie nie było szpitala ani stołówki. Borykano się też z ciągłym brakiem opału<sup>68</sup>. Jeszcze gorsze warunki panowały w nowo powstałych obozach, budowanych w dużym pośpiechu. Jeden z nich, przeznaczony dla uchodźców przyjeżdżających z głębi Rosji, znajdował się w pobliżu stacji Koreniewo (na ówczesnym pograniczu ukraińsko-rosyjskim, przy linii kolejowej łączącej Kijów z Kurskiem). „Obóz etapowy dla uchodźców podzielony został na 24 części, z których każda ogrodzona jest drutem kolczastym i przeznaczona dla 500 osób. Każda część podzielona jest z kolei na kwadraty, w których uchodźcy i niemiecka kompania sanitarna zrobili ziemianki (dziury w ziemi o głębokości 6,5 arszyna [ok. 5 metrów – M.P.], nakryte z wierzchu ziemią i słomą). Pieców brak, tylko ogniska na ziemi. W niewielu znajduje się prymitywny komin. Z rzadka zdarzają się szklane

<sup>67</sup> ЦДАВО, ф. 1216, оп. 1, ж. чхр. 82, Телеграми до біженецького департаменту Міністерства внутрішніх справ УД, 20 і 26 ІХ 1918, к. 2, 4.

<sup>68</sup> *Ibidem*, ф. 2537, оп. 1, ж. чхр. 27, Телеграма з Дарницького табору до Міністерства шляхів сполучення УД про становище біженців, 26 ХІ 1918, к. 38.

okienka w drzwiach. Oświetlenia brak<sup>69</sup>. Duża część uchodźców przejeżdżających przez Ukrainę tranzytem zmuszona była wegetować w tak fatalnych warunkach nawet po kilka miesięcy. W czerwcu 1919 r. w darnickim obozie można było spotkać osoby, które czekały tam na wyjazd od sierpnia 1918 r.<sup>70</sup>

Nieodłączną częścią życia uchodźców był kontakt z **chorobą i śmiercią**. W interesującym nas okresie najgorsza sytuacja panowała jesienią 1918 r., kiedy przypadków zachorowań na tyfus i cholera było tak wiele, że w niektórych regionach Ukrainy można było mówić o epidemii. Szczególnie podatni na zachorowania byli uchodźcy, zwłaszcza ci przejeżdżający przez Ukrainę z głębi Rosji i spędzający w drodze po kilka miesięcy. W lipcu 1918 r. kierownik działającego w Równem szpitala polowego, w którym obsługiwano głównie uchodźców jadących do Królestwa Polskiego, raportował, że „ $\frac{1}{3}$  pacjentów cierpi na choroby płuc, a śmiertelność wynosi w tej grupie 16%. 12% ogólnej liczby chorych cierpi na nieleczoną gruźlicę, a śmiertelność wynosi w tej grupie 24%. Chorzy na płatowe zapalenie płuc [tzn. jego ostrą odmianę wywołaną pneumokokami] trafiają do szpitala dopiero 6., 8. czy nawet 10. dnia choroby i głównie z tego powodu śmiertelność wśród nich sięga 16%”. Wspominał on także o dzieciach chorych na ospę i ukrywanych przez rodziców w obawie przed odłączeniem rodziny od transportu i utknięciem na Ukrainie<sup>71</sup>. W trakcie podróży zdarzały się też wypadki kolejowe, które skutkowały kalectwem bądź śmiercią uchodźców. Do jednego z nich doszło 15 września 1918 r. w Zdołbunowie. Na skutek pomyłki zwrotniczego wykoleiło się wówczas kilka wagonów, w wyniku czego jedna osoba zginęła, a siedem zostało rannych<sup>72</sup>.

Specyficznym zjawiskiem, z którym przychodziło się mierzyć, były **braki w zaopatrzeniu i drożyzna**, dające się we znaki zwłaszcza w miejscach największej koncentracji uchodźców. Między kwietniem a lipcem 1918 r. cena ziemniaków w Równem wzrosła na przykład z 5,5 do 16 karbowańców za pud, czarnego chleba – z 18,2 do 50 za pud, białego chleba – z 36 do 80, cukru – z 24 do 72 za pud, masła – z 5 do 9,5 za funt, a słoniny – z 4,5 do 10 za funt.

<sup>69</sup> *Ibidem*, f. 1035, op. 1, j. chr. 2, Повідомлення головного лікаря санітарного потягу А. Рубісова про умови життя біженців у Кореневському таборі, жесієн 1918, к. 18.

<sup>70</sup> *Ibidem*, f. 336, op. 1, j. chr. 4, Іменний список біженців, розміщених у Дарницькому таборі, червєць 1919, к. 35–45.

<sup>71</sup> ЦДА, f. 719, op. 1, j. chr. 627, Доповідна записка керівника Катеринославського рухомого лазарету № 1 про становище біженців у м. Рівне, 2 VII 1918, к. 19.

<sup>72</sup> ЦДАВО, f. 1216, op. 1, j. chr. 95, Телеграма Волинського старости до Державної варті про аварію біженського транспорту на станції Здо́лбуново, 16 IX 1918, к. 172.

W lipcu w zachodnich powiatach guberni wołyńskiej dało się odczuć poważne braki aprowizacyjne, w wyniku czego punkty zaopatrzeniowe dla uchodźców praktycznie przestały działać. Kłopoty te pogłębiała postępująca dezorganizacja gospodarki Państwa Ukraińskiego – nawet banki i instytucje państwowe odmawiały przyjmowania od uchodźców, szpitali czy jadłodajni kwitów asygnacyjnych, żądając tylko gotówki<sup>73</sup>. Wszystko to wpływało na bardzo szybkie topnienie oszczędności i zapasów uchodźców, wśród których już w sierpniu 1918 r. zdarzały się wypadki śmierci głodowej.

Kolejnym nieszczęściem, które często spadało na głowy osób jadących do Królestwa Polskiego, była **utrata mienia**. Uchodźcy wzbudzali szczególne zainteresowanie złodziei ze względu na przewożone oszczędności czy towary deficytowe. Kradzieży dokonywano najczęściej na węzłowych czy przygranicznych stacjach kolejowych. O skali tego zjawiska na ukraińskiej kolei w omawianym czasie świadczy choćby fakt, że złodziejstwem parali się nawet jej pracownicy. Na przykład w lipcu 1918 r. wykryto grupę przestępczą zajmującą się kradzieżą całych wagonów bagażowych na odcinku Kiwerce–Hołoby. W jej skład wchodził m.in. zastępca zawiadowców stacji Perespa i Hołoby oraz dwóch telegrafistów ze stacji Rożyzszcze<sup>74</sup>. Taki stan rzeczy wynikał w dużym stopniu z niedociągnięć w organizacji ochrony bezpieczeństwa publicznego. Na przykład na stacji w Wołoczyskach aż do października nie było ani jednego ukraińskiego policjanta<sup>75</sup>. Częste przypadki utraty mienia wynikały także z konfiskaty towarów przez ukraińskich celników. Surowe przepisy wprowadzone po traktacie brzeskim czyniły przemytnika z praktycznie każdego uchodźcy wracającego do domu ze swoim majątkiem. Zakazany był m.in. wywóz kosztowności, tekstyliów, galanterii skórzanej i towarów kolonialnych, oleju roślinnego czy skór<sup>76</sup>. Aby legalnie wywieźć te rzeczy, uchodźcy musieli przedstawiać zaświadczenia, że stanowiły one ich własność do momentu ewakuacji z Królestwa Polskiego<sup>77</sup>.

<sup>73</sup> ЦДІА, f. 719, op. 1, j. chr. 627, Доповідна записка керівника Катеринославського рухомого лазарету № 1 про становище біженців у м. Рівне, 2 VII 1918, k. 20–21.

<sup>74</sup> *Ibidem*, f. 317, op. 7, j. chr. 5203, Подання до суду щодо крадіжок на залізничній дільниці Голоби, październik 1918, k. 1.

<sup>75</sup> ЦДАВО, f. 1216, op. 1, j. chr. 50, Рапорт ад'ютанта Одеського району Державної залізничної варти у залізничний відділ Державної варти, 29 X 1918, k. 46.

<sup>76</sup> *Ibidem*, f. 1118, op. 1, j. chr. 57, Правила перевезення товарів через кордон УД, 14 V 1918, k. 161–162; ДАКО, f. 292, op. 2, j. chr. 430, Правила товарообміну, згідно торговельних умов Брест-Литовського договору, b.d., k. 1.

<sup>77</sup> ЦДАВО, f. 1117, op. 1, j. chr. 2, Лист Міністерства торгу і промисловості УД до комісара митниці у м. Радзівилів, 6 IX 1918, k. 368.



Powszechnym zjawiskiem była też **korupcja** – w praktyce najlepszy sposób na szybkie załatwienie przeróżnych dokumentów czy dobre relacje z urzędnikami wszystkich szczebli. Jak wspominał Stanisław Srokowski, przedstawiciele niemieckiej administracji na Ukrainie przewyższyli pod tym względem nawet rosyjskich czynowników<sup>78</sup>. Łapownictwo było też powszechnym zjawiskiem na granicy. Wręczane wartownikom „kopytkowe”, zazwyczaj w wysokości 5–30 karbowańców, było najlepszą metodą na wyjaśnienie nieporozumień związanych z przepustkami czy nawet ich brakiem<sup>79</sup>. Łapówka pozwalała też na przymknięcie oka celnika na wywóz zabronionych towarów<sup>80</sup>.

Nieodłącznym elementem migracji były wreszcie **konflikty i przemoc**, których ofiarami padali przede wszystkim słabi i bezbronni uchodźcy. Ludność stała, mieszkająca przy głównych szlakach komunikacyjnych, upatrywała w tych osobach przyczyny wszystkich nieszczęść natury społecznej i ekonomicznej, a przede wszystkim drożyzny i złej sytuacji aprowizacyjnej. Nie bez znaczenia była także działalność lokalnej administracji, która często zamiast łagodzić napięcia, wzmacniała je. Dotyczyło to zresztą nie tylko Państwa Ukraińskiego, ale i Królestwa Polskiego. Powszechna praktyka umieszczania uchodźców w szpitalach samorządowych utrudniała dostęp do opieki medycznej miejscowej ludności. Na przykład w szpitalu powiatowym w Rożyszczu – miasteczku leżącym przy kluczowej dla migracji linii kolejowej Kijów–Hołoby – od 1 marca do 1 lipca 1918 r. leczyło się 85 uchodźców (w tym 46 pochodzących z Królestwa Polskiego), przy czym niektórzy z nich przebywali tam nawet ponad 2 miesiące<sup>81</sup>. Z kolei na terytorium Królestwa Polskiego lokalne placówki RGO odnosiły się z otwartą niechęcią do „obcych” uchodźców (tzn. pochodzących spoza danego powiatu), których uznawano za czynnik potęgujący palące problemy głodu i bezrobocia. Zdarzały się także wypadki stosowania przemocy wobec uchodźców przez żołnierzy. Nadużywania władzy najczęściej dopuszczali się Niemcy – w trakcie kwarantanny bądź przekraczania granicy. Stanisław

<sup>78</sup> S. Srokowski, *op. cit.*, s. 296.

<sup>79</sup> Z. Zaremba, *op. cit.*, s. 264–265.

<sup>80</sup> O skali tego zjawiska świadczy raport komisarza Ministerstwa Handlu i Przemysłu z czerwca 1918 r. Czytamy w nim, że wśród funkcjonariuszy państwowych zatrudnionych na stacji kolejowej w Podwołoczyskach korupcja była na porządku dziennym, kontrole wykonywano pobieżnie i nie respektowano podstawowych przepisów celnych. ЦДАВО, ф. 1118, оп. 1, j. chr. 63, Доповідна записка комісара Міністерства торгу і промисловості УД про стан роботи на залізничній станції Волочиськ, червень 1918, к. 224.

<sup>81</sup> *Ibidem*, ф. 1216, оп. 3, j. chr. 102, Список біженців, що перебували на лікуванні у земській лікарні Луцького повіту з березня по липень 1918 р., б.д., к. 1–5.

Kalinowski przytaczał plotki, według których w Powursku niemieccy żołnierze zmuszali uchodźców, by oddawali ubrania do dezynfekcji, a następnie szukali w nich ukrytych kosztowności<sup>82</sup>.

Na koniec należy wspomnieć o jeszcze jednym charakterystycznym dla masowych migracji zjawisku, jakim była **współpraca między uchodźcami**. Okazało się to najskuteczniejszym narzędziem radzenia sobie z niebezpieczeństwami i trudnościami podróży. Z uwagi na fakt, że większość osób wyjechała z Ukrainy do Królestwa Polskiego w zorganizowanych transportach, powszechną praktyką był podział obowiązków w czasie drogi. Kluczowa rola przypadała tutaj mężczyznom, na których spoczywała odpowiedzialność za bezpieczeństwo. Istnieją relacje świadczące o tworzeniu w takich pociągach uzbrojonych oddziałów samoobrony. Miało to tym większe znaczenie, że ponad 70% podróżnych stanowiły w nich kobiety, dzieci i starcy. Siła fizyczna przydawała się także przy przenoszeniu bagaży, tym bardziej że bardzo często zdarzały się wymuszone okolicznościami przesiadki, a obsługa kolei zazwyczaj nie spieszyła z pomocą. Często praktyką było też tworzenie swoistych republik wagonowych, kiedy to grupy uchodźców wyznaczały jednego lub kilku przedstawicieli mających reprezentować ich w kryzysowych sytuacjach. W zorganizowanych, legalnych transportach przewidziana była oficjalna funkcja kierownika grupy, którym najczęściej zostawał pracownik biura imigracyjnego, dobrze znający trasę i sytuację na granicy. W przypadku gdy kogoś takiego nie było w pociągu, funkcję kierownika powierzano najbardziej szanowanej osobie w grupie, mającej zazwyczaj doświadczenie pracy na kierowniczym stanowisku czy służby w wojsku. Jego zadaniem było załatwianie w trakcie podróży różnego rodzaju spraw, jak kupno biletu, wynajem wagonu, kwater czy środków transportu przy przesiadce, organizacja samoobrony i wreszcie wręczanie łapówek. Portret jednej z takich osób przedstawił w swoich wspomnieniach Karol Wędziagolski, który wyjechał do Królestwa Polskiego ze zorganizowaną grupą młodzieży kierowaną przez Stefana Bienieckiego, komendanta POW „Wschód”. W trakcie podróży był on „prawdziwym wodzem”, który dbał o utrzymanie dyscypliny i zapewnienie opieki podróżującym kobietom. Podczas przejazdu przez granicę dowodził też działaniem samoobrony, która odparła atakujących pociąg dezertersów<sup>83</sup>.

Współpraca między uchodźcami była istotnym czynnikiem wzmacniającym tożsamość narodową. Sam fakt podróżowania w zorganizowanej grupie rodaków – wśród przedstawicieli obcych administracji i wojsk i w otoczeniu często

<sup>82</sup> D. Sula, *op. cit.*, s. 103.

<sup>83</sup> K. Wędziagolski, *op. cit.*, s. 355–359.

niechętnie nastawionej miejscowej ludności ukraińskiej – nadawał wyjazdowi do Królestwa Polskiego posmak patriotycznego wyczynu. Świadomość narodową wzmacniały także nierzadkie spotkania z innymi Polakami, którzy udzielali podróżującym uchodźcom wydatnej pomocy. Szczególne miejsce zajmowali tutaj rodacy pracujący na kolei austriackiej i w administracji okupacyjnej. W literaturze wspomnieniowej utrwalił się ich obraz jako aniołów stróżów, którzy na własne ryzyko pomagali przy załatwieniu przepustek, znalezieniu wagonu czy parowozu albo po prostu starali się o stworzenie jak najlepszych warunków podróży – aby była szybka i w miarę wygodna<sup>84</sup>.

Jak widać, w 1918 r. droga przez Ukrainę do Królestwa Polskiego obfitowała w trudności i niebezpieczeństwa. Odbijała się ona nie tylko na portfelach uchodźców, ale też na ich zdrowiu i psychice.

## Zakończenie

Okupacja Ukrainy przez państwa centralne odcisnęła piętno na losie prawie miliona Polaków będących stałymi bądź tymczasowymi mieszkańcami tych ziem. Możliwość przekroczenia starej linii frontu wschodniego otworzyła im drogę do Królestwa Polskiego. Migracja ta była częścią dużo szerszego zjawiska – powrotu i przesiedlenia ludności polskiej z dawnego Imperium Rosyjskiego. Opierając się na fragmentarycznych danych, można szacować, że w 1918 r. z Państwa Ukraińskiego do Królestwa Polskiego legalnie wyjechało co najmniej 50 tys. ludzi. Należy do tego jeszcze doliczyć osoby, które pokonały tę drogę poza oficjalnym ruchem granicznym albo z różnych powodów nie zdążyły wyjechać z Ukrainy przed jesienią 1918 r. i znalazły się w Polsce w późniejszym czasie.

Polscy migranci z 1918 r. nie byli społecznością jednorodną. Dominowała wśród nich ludność przymusowo przesiedlona w trakcie działań wojennych oraz byli żołnierze armii rosyjskiej pochodzący z Królestwa Polskiego. Obok nich do nowej ojczyzny emigrowali stali mieszkańcy Ukrainy i innych regionów Imperium Rosyjskiego. Niezależnie od zamożności i okoliczności wyjazdu migracja była dla nich wszystkich przeżyciem traumatycznym. Jedni wydali na podróż wszystkie oszczędności, inni doświadczyli przemocy ze strony cywilnej lub wojskowej administracji okupacyjnej, a jeszcze inni boleśnie odczuwali porzucenie swoich małych ojczyzn i dotychczasowego trybu życia.

---

<sup>84</sup> M. Walewska, *op. cit.*, s. 24, 28.

Skutki opisanych wyżej procesów migracyjnych były doniosłe i długotrwałe. Z jednej strony zdeformowana została struktura polskiej społeczności na Ukrainie. Na zachód wyjechała bowiem znaczna część jej elity politycznej, ekonomicznej i kulturalnej. Bezpośrednim tego rezultatem był zanik aktywności polskich partii politycznych oraz organizacji społecznych pod koniec 1918 r. Z drugiej strony odrodzona Rzeczpospolita stanęła przed poważnym wyzwaniem integracji przybyłej ze wschodu ludności polskiej.

*tłum. Jakub Ber*