

Любов Жванко

**Діяльність урядових структур
Української Народної Республіки
у справі підготовки до репатріації біженців
Першої світової війни
(зима 1917 — весна 1918 рр.)**

Перша світова війна, століття від початку якої невдовзі виповниться, вже своїм вибухом запрограмувала зміну геополітичної та соціо-етнічної картини європейського континенту. Нові державні утворення, що постали на руїнах колишніх імперій, нові соціальні групи — біженці, військовополонені, депортовані, виселенці стали наслідком розгортання цього світового конфлікту та реальністю, з якою першим доводилося рахуватися і, більше того, узяти на себе їх соціальний захист. Відтак запропонована робота привячена діяльності урядових структур Української Народної Республіки (далі. — УНР) доби Української Центральної Ради (далі. — УЦР) у досить складному аспекті внутрішньої політики — підготовці репатріації сотень тисяч біженців, які в часи Російської імперії отримали тимчасовий притулок в українських губерніях.

Проблема дослідження політики УЦР у сфері біженства, а отже і діяльності її зовнішньополітичного відомства — *tabula rasa* для вітчизняних науковців. Поодинокими на цьому тлі є кілька статей О. Кудлай. Першу з них присвячено аналізу діяльності секретарства внутрішніх справ та створення в його структурі біженецького відділу¹. Історик довела, що «...великою справою, якою займалось секретарство внутрішніх справ, була справа біженців»². О. Кудлай вказала на існування і біженець-

¹ Кудлай О. Діяльність Народного міністерства внутрішніх справ / О. Кудлай // Укр. іст. журнал. — 2005. — № 2. — С. 90–104.

² Там само. — С. 98.

кого департаменту МВС, який з початку 1918 р. мав займатися всіма поточними справами³. Авторка звернула увагу і на терміни реєвакуації біженців, у які передбачалося її провести. «Передбачалося, що реєвакуація розпочнеться 25 березня 1918 р., а закінчиться не пізніше осені того ж року». Проте, як вона встановила, через внутрішні та зовнішні обставини у першому кварталі 1918 р. цей план здійснено не було⁴.

Ще одним дослідницьким аспектом може стати вивчення діяльності делегації УНР на переговорах у Брест-Литовську з питання реєвакуації біженців⁵. Так, О. Кудлай, аналізуючи процес становлення міністерства міжнародних справ УНР, наголосила на функціонуванні при ньому спеціальної комісії у справі виїзду за кордон заручників, виселенців та біженців⁶. У виданні «Українське державотворення. Словник–довідник» (К., 1997 р.) є згадка про існування у структурі секретарства внутрішніх справ «виселенсько-плінницького біженецького відділу» з широкими повноваженнями⁷. Крім того, вказується на спроби Генерального секретарства УНР у листопаді – грудні 1917 р. дещо залагодити справу руху біженців через російський та австро-угорський кордони⁸. На сторінках «Енциклопедії Українознавства» (Львів, 1994 р., 1996 р.) та біографічного довідника «Діячі Української Центральної Ради» вміщено короткі життєписи керівників біженецького департаменту, зокрема Прокопа Понятенка⁹.

³ Кудлай О. Діяльність Народного міністерства внутрішніх справ / О. Кудлай // Укр. іст. журнал. — 2005. — № 2. — С. 99.

⁴ Там само.

⁵ Жванко Л. Ad fontes. Зовнішнє відомство Української Народної Республіки та врегулювання проблеми біженців Першої світової війни / Л. Жванко // Зовнішні справи. — 2009. — № 8–9. — С. 53–56.

⁶ Кудлай О. Створення та діяльність народного міністерства міжнародних справ Української Народної Республіки (червень 1917 — квітень 1918 рр.) / О. Кудлай. — К.: Ін-т історії України НАНУ, 2008. — С. 43

⁷ Українське державотворення: Невитребуваний потенціал. Словник-довідник / За ред. О.М. Мироненка. — К.: Либідь, 1997. — С. 90 — 91.

⁸ Там само. — С. 288.

⁹ Верстюк В. Діячі Української Центральної Ради : бібліогр. довідник / В. Ф. Верстюк, Т. С. Осташко; НАН України, Укр. міжнарод. ком. з питань наук. і культ. — К.: [б. в.], 1998. — 255 с.

Отже, на сьогодні врегулювання проблеми біженців Першої світової війни за доби Української Центральної Ради, а після проголошення Третього універсалу і Української Народної Республіки, залишається все ще відкритою для науковців¹⁰⁻¹¹.

Лютнева революція зруйнувала усталену систему допомоги біженцям Першої світової війни на теренах колишньої Російської імперії, змусивши нову українську владу самостійно шукати шляхи розв'язання біженецьких проблем. В умовах творення самої моделі української державності, то було надзвичайно складним завданням. Перехід Української Центральної Ради (далі. — УЦР) в опозицію до Тимчасового уряду після оприлюднення I-го Універсалу та започаткування Генерального секретаріату означали і зміну у її ставленні до проблеми біженства. Відтак поступово було започатковано власне українські урядові структури — Краєву нараду у справах біженців (далі. — КН у СБ) та біженецький департамент, який діяв у структурі Генерального секретарства внутрішніх справ. Очолював його Юрій Старицький, син видатного українського драматургу і громадського діяча Михайла Старицького.

Українська влада сконцентрувала свої зусилля на організації допомоги пересічній людині, незалежно від її попереднього статусу в суспільстві, місця проживання, майнового цензу, етнічної і конфесійної приналежності. Досить складним завданням для УЦР, враховуючи руйнування фінансових зв'язків з імперським центром, а згодом і розв'язану українсько-радянську війну, було забезпечення різноманітних життєвих потреб біженців. Надзвичайно складно було провести перепідпорядкування значної кількості закладів опіки біженців, які перебували у віданні Тетянинського комітету, ВЗС, ВСМ, налагодити необхідне їх існування та ін. На одним із найважливіших завдань для нової української

¹⁰ Жванко Л. Біженство Великої війни 1914–1918 рр. в часи Української Центральної ради: документальні свідчення / Л. Жванко // Історичний журнал. — 2009. — № 4. — С. 102–115.

¹¹ Жванко Л. Українська Центральна Рада і біженці Першої світової війни. / Л. Жванко // Київська старовина. — 2009. — № 4. — С. 46–64.

влади було започаткування безпрецедентного на той час комплексу підготовчих робіт для організації репатріації сотень тисяч біженців Першої світової війни, які тимчасово проживали чи обрали Україну як територію свого транзитного руху. Одночасно українські урядові кола прагнули налагодити співпрацю із відповідними структурам держав-учасниць Четвертого союзу, оскільки повертатися цим людям належало в межі дії все ще існуючого Південно-Західного фронту, а після Берестейського миру — в їх окупаційні зони. Відтак успішність реалізації українського плану реєвакуації багато в чому залежала від порозуміння з військовими і цивільними владами Німеччини та Австро-Угорщини, бажання останніх іти назустріч пропозиціям української сторони.

Умови, строки, а радше алгоритм проведення репатріації біженців формулювали сім статей «Додатку до плану реєвакуації», ухваленого 30 грудня 1917 р. на засіданні Виконкому КН у СБ¹². Керівні важелі цього процесу було покладено на біженецький департамент як державну інституцію та спеціально створену Реєвакуаційну комісію (С. Москалевський, М. Вітерова та С. Сосай), члени якої були авторами плану, а відтак найбільш авторитетними та обізнаними зі справою (ст. 7). Місцевою ланкою, яка мала забезпечити безпосереднє виконання плану, стали губернські комісари. Відповідно до положень документу перш за все передбачалося зібрати статистичні дані про кількість біженців і німців-колоністів в Україні, а також українців-виселенців у Росії з обов'язковим зазначенням місця їх тимчасового проживання; наявності багажу й інвентарю, найближчі залізничні станції та ін. Губернські наради з улаштування біженців, на які покладалося виконання цього доручення, а в Росії — українські комітети, до 25 січня 1918 р. були зобов'язані надіслати ці дані на адресу біженецького департаменту Генерального секретарства внутрішніх справ (ст. 1). На підставі отрима-

¹² Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі. — ЦДАВО України), ф. 1115, оп. 1, спр. 24, арк. 27–29 зв.; *Жванко Л.* Біжество Першої світової війни: документи і матеріали. — С. 290.

них даних у стислі терміни передбачалося скласти «...докладну карту місць розселення біженців» (ст. 2)¹³. При цьому слід зауважити, що ще 2 жовтня 1918 р. К. Лоський від імені Генерального секретарства внутрішніх справ направив губернським комісарам спеціального циркуляра, на підставі якого належало «...не одмовити повідомити в якнайскорішій часі: 1/ скільки є в межах губернії біженців, 2/ які установи піклуються ними, 3/ з яких губерній походять біженці і скільки їх по окремих губерніях і 4/ чи вироблено план повернення біженців до дому на разі демобілізації і, як що вироблено, то яких саме підставах»¹⁴. Зібрані дані передбачалося використати для вироблення спільного з «військово-фронтовими установами» плану повернення біженців на Волинь, Поділля, Холмщину та Галичину.

Протягом 25 січня — 10 лютого 1918 р. Реевакуаційна комісія спільно із представниками національних біженецьких організацій, Міністерства шляхів, Головної медико-санітарної управи МВС, Міністерства міжнародних справ і представника Галицько-Буковинської комітету мали виробити напрямки руху «...біженецьких поїздів по території України, головні їх лінії, входячі і виходячі пункти...», визначити денну норму проходження біженецьких потягів та їх склад для окремих відрізків шляхів, а також «...всі пункти, де повинні бути закладені чайні, пункти харчування, денні пункти, амбулаторії, дезинфікційні та лікарні» (ст. 3)¹⁵. У стислі терміни належало профінансувати усі складові плану. Тому до 15 лютого 1918 р. Реевакуаційна комісія, на підставі вище розроблених положень, була зобов'язана підготувати «...кошторис на закладення цих пунктів і випросити кошти не пізніше 25 лютого 1918 р.» (ст. 4). До 5 березня 1918 р. кредити мали надійти губернським комісарам, Закінчити підготовчі роботи планувался до 25 березня того ж року, розпочавши відразу «реевакуаційний перевіз», «коли до того не буде перешкод з боку внутрішньої та зовнішньої політики, а закінчитися не пізніше осені»

¹³ ЦДАВО України, ф. 1115, оп. 1, спр. 24, арк. 27.

¹⁴ Держархів Харківської обл., ф. 18, оп. 21, спр. 152, арк. 60.

¹⁵ ЦДАВО України, ф. 1115, оп. 1, спр. 24, арк. 27.

(ст. 5–6)¹⁶. Остання поправка була досить суттєвою та і пророкою водночас, оскільки сам план готувався у грудні 1917 р., фактично в умовах оголошеної Радянською Росією війни та розгорнутої проти України збройної агресії. Наприкінці 1917 р. в її руках опинилося майже все Лівобережжя, нависла загроза над Києвом, а на початку лютого 1918 р. більша частина України перебувала під більшовицькою окупацією.

Підписання Берестейського договору, а згодом і вступ на початку березня 1918 р. німецько-австрійських військ на територію України дозволили продовжити підготовку до організації проведення репатріації біженців. На жаль, строки виконання наміченого плану не з вини біженецьких структур УНР уже були «скореговані», як і було затримано збір статистичної інформації щодо розселення біженців. Наявність цих даних фактично мала стати відправним моментом до подальшої роботи спеціальних комісій, які розробляли напрями та умови їх руху. Варто зазначити, що 5 січня 1918 р. біженецький департамент ще встиг в умовах більшовицького наступу на Київ розіслати анкети до губернських комісарів¹⁷, яким, у свою чергу, належало донести інформацію до повітових і міських управ. Останні змогли зібрати і подати дані у березні — квітні 1918 р..

Протягом березня — квітня 1918 р. УНР розгорнула широку підготовчу роботу щодо реалізації статті 3 «Додатку до плану реєвакуації біженців». Екстреність проведення цих заходів зумовлювалася початком некерованого руху біженців, головним чином, із суміжних з Радянською Росією губерній, небезпекою поширення серед них епідемічних захворювань. У свою чергу біженці з сусідніх держав, незалежно від їх національності, політичних переконань та ін., були змушені просто втікати до України. Причиною того стало погіршення їх становища як «...наслідок байдужого ставлення більшовиків до початої самовільної реєвакуації, утворення великого скупчення людей у при-

¹⁶ ЦДАВО України, ф. 1115, оп. 1, спр. 24, арк. 29 зв.

¹⁷ Там само, ф. 1793, оп. 1, спр. 238, арк. 2.

фронтних губернія, брак порозуміння в питанні пропуску їх через лінію фронту»¹⁸.

На початку весни 1918 р. при біженецькому департаменті було утворено чотири спеціальні підкомісії — залізнична, водна, шосейна (грунтова), медико-продовольча — з питань розробки умов транспортування біженців на різних видах транспорту¹⁹. Розпочала роботу осібно створена спеціальна комісія з питань реєвакуації біженців водними шляхами, оскільки за умов кризового стану залізниць «роль водного шляху мала особливе значення». До її складу ввійшли представники судновласників, акціонерних товариств та інших структур²⁰.

У своїй роботі ці структури тісно співпрацювали з Реевакуаційною комісією, авторкою плану повернення додому біженців. Потрібно зазначити, що підкомісії здійснили справді титанічну роботу з пошуку найбільш оптимальних та водночас економних для державної скарбниці способів перевезення біженців та надання їм допомоги в дорозі. При цьому слід наголосити на принциповому моменті — реєвакуацію біженців передбачалося проводити за кошти УНР, що було досить важливим для сотень тисяч злидених жертв війни.

Перш за все члени підкомісії погодили запропонований Реевакуаційною комісією план перевезень біженців п'ятьма головними залізничними магістралями: 1) Ростов — Катеринослав — Бобринськ — Фастів — Козятин — Ковель — Холм; 2) Курськ — Київ — Козятин — Жмеринка — Волочиськ; 3) Київ — Сарни — Ковель — Брест; 4) Ростов — Харків — Ворожба — Бахмач — Гомель — Калинковичі — Лунінець — Брест; 5) Калинковичі — Коростень — Шепетівка — Проскурів — Гусятин. Проте ними було встановлено, що «в нинішній час у зв'язку з угоном вагонів

¹⁸ *Korzeniowski M. Tułaczy los. Uchodźcy polscy w imperium rosyjskim w latach pierwszej wojny światowej / M. Korzeniowski, M. Mańdzik, D. Tarasiuk. — Lublin : Wydawnictwo UMCS, 2007. — S. 223.*

¹⁹ Центральний державний історичний архів України (далі. — ЦДАК України), ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 11.

²⁰ Там само.

і паровозів на схід, а також за умов браку палива кількість потягів на кожному з напрямків може бути не більше однієї пари»²¹. Негативним фактором, як встановили члени підкомісії, було руйнування частини залізничних мостів та зайняття військовими окремих відтинків залізниць. На весну 1918 р. ситуація на залізничному транспорті України складалася досить несприятливо, оскільки, на думку І. Толокньова, під впливом екстремальних умов воєнного часу було повністю вичерпано потенційні можливості для його подальшої продуктивної діяльності. «На Південно-Західних, Південних і Катерининській дорогах різко підвищився відсоток несправних паровозів і вагонів; хронічно не вистачало палива, а наявні запаси вугілля та антрациту (здебільшого низької якості) через недостатні темпи поповнення протягом 1917 — квітня 1918 р. були використані за призначенням»²². За таких умов придатними до використання вони назвали лише дві магістралі: Бобринськ — Фастів — Пост Волинський — Сарни — Маневичі та Київ — Козятин — Жмеринка — Волочиськ. При швидкості потягу у 20 (!) верст за годину ешелон з однією тисячею біженців міг подолати шлях від Бобринська до Маневичів за 12 днів, а від Києва до Волочиська за 10 днів.

Результатами напрацювань залізничної комісії стало й визначення переліку станцій, де передбачалося влаштувати пункти харчування. До того ж передбачалося забезпечити кожную станцію кип'ятильниками різного об'єму, з тим щоби біженці мали змогу отримати чай чи просто окріп, а також організувати медико-санітарний нагляд. Важливою вимогою, яку висловили члени комісії в умовах поширення епідемічних захворювань, була організація дезінфекції рухомого складу залізниць.

Вартість перевезень залізницями біженців мала визначити спільна угода МВС і Міністерства шляхів з можливим вико-

²¹ ЦДАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 5.

²² *Толокнов І.В.* Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914–1918 рр.) : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 / Толокнов Іван Валерійович. — К, 2000. — С. 117.

ристанням для розрахунків існуючого тарифу № 117, на підставі якого велася оплата їх транспортування в умовах евакуації 1915 р. Стосовно проїзних документів, на підставі яких належало видавати дозволи на проїзд, то члени підкомісії зійшлися на думці, що оптимальним можна визнати існуючий зразок «екстреного відзиву». На основі останнього належало видрукувати «нові бланки, відмінні за зовнішнім виглядом від попередній, але зберегти старий зміст». Порядок видачі цих документів мав регулюватися спеціальними інструкціями та розпорядженнями Міністерства шляхів²³.

13 березня 1918 р. відбулося засідання комісії з питань реєвакуації біженців водними шляхами. На нього прибули завідуючий перевозками І. Богданович (головуючий на зібранні); від комісії щодо реєвакуації біженців при біженецькому департаменті — голова Курського губерньського українського комітету В. Костюшко та інженер С. Вагнер; від організації «Ріка» — виконувач обов'язків технічно-матеріального відділу інженер Ф. Ріке; контролери руху — А. Сакс та В. Карпович; старші агенти пристаней у Києві — Я. Данилевський та Нижньодніпровську — К. Пластун; від Київської округи шляхів — голова комісії з огляду суден Д. Карпачов, завідувач днопоглиблювальним відділом інженер В. Гусев; від виконавчого бюро судновласників — товариш голови М. Гуревич, секретар бюро — Л. Мазе; від Товариства «Буксир» — інженер І. Лещинський та Я. Бонюк; від приватних судновласників — Н. Кацнельсон, М. Кацнельсон, Ш. Кацнельсон, Ю. Бездижецький; від Товариств Пароплавства — Я. Нейман (секретар засідання)²⁴.

На засідання було винесено питання щодо готовності флоту до плавання, забезпечення його паливом, можливості перевезення біженців непаровими суднами, маршрути перевезень біженців, тарифні ставки, використання казенного флоту та ін. Виступаючі наголосили на вкрай несприятливій ситуації, в якій

²³ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 5 зв.

²⁴ Там само, арк. 71.

перебував на зимівлі у Києві Дніпровський флот. По-перше, ремонтні роботи суден розпочалися дуже пізно, а по-друге, більшовицький наступ взагалі його загальмував, «...маючи змогу відновитися лише останнім часом». Погіршувала становище і відсутність коштів на покриття ремонтних робіт, оскільки ремонтні заводи вимагали розрахунку саме готівкою. Виступаючи, порівнюючи стан готовності казенних і приватних суден до нового сезону, наголошували на кращій підготовці останніх, тоді як на закінчення ремонту казенних належало заручитися фінансовою підтримкою «української центральної влади»²⁵. Для забезпечення флоту паливом, за умов, коли пароплави від Катеринослава до Києва курсували на вугіллі, а вгору від Києва на дровах, належало зробити значні запаси. Така можливість передбачала підтримку з боку української влади, її співпрацю з ВЗС, приватними підприємствами Києва, які займалися заготівлею палива для суден. До розв'язання проблеми передбачалося залучити й Київську округу шляхів з тим, щоби остання взяла на себе вияснення ситуації з надлишками невикористаного палива в організації інженера Друнмаєра²⁶.

Гострі дебати викликало питання доцільності перевезення біженців непаровими суднами, оскільки останні були досить небезпечними у протипожежному плані та загалом непристосовані до пасажирських перевезень. Однак, враховуючи значний вплив цих людей, було вирішено використати судна такого виду лише додатково за умов значного скупчення на пристанях біженців.

Для вироблення тарифів оплати перевезень біженців водним транспортом та маршрутів їх руху зі складу комісії була виділена спеціальна підкомісія у складі Я. Неймана (голова), В. Костюшка, Д. Карпачова, Ф. Ріке, Ш. Кацнельсона, Ю. Бездижецького. У результаті обговорень, виходячи з необхідності пасажирського сполучення та за умов розладу залізничного

²⁵ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 71 зв.

²⁶ Там само, арк. 72.

сполучення, передбачалося використати 53 пароплави різного типу. На них одночасно можна було перевезти 30200 біженців. Підкомісія також обрахувала час на дорогу, встановивши, що у середньому вгору проти течії пароплав долатиме близько 6 верст за годину і 8 верст вниз за течією, так при 20 годинах руху щодоби проходитиме 140 верст. Тому рейс Макошино — Київ — Пінськ протяжністю в 915 верст водний транспорт долатиме приблизно за 14 днів. Відтак було визначено напрями руху та час перебування біженців у дорозі, за умов відсутності туманів чи перешкод з боку плотів²⁷.

Головними пристанями, куди належало направляти біженців для подальшого їх переміщення територією України стали Київ, Катеринослав, Пирогівка, Макошино, Жлобин і Пінськ у Білорусії. Тим самим важливі водні артерії — Дніпро, Десна, Прип'ять — були використані для реєвакуації, які належало рухатися в Білорусію, Польщу, Прибалтику. Перевезення одного біженця, як встановили члени водної підкомісії, коштувало 25 крб., а для перевезення протягом одного місяця 60 тис. біженців із державної скарбниці передбачалося виділити 1,5 млн крб.²⁸.

Шосейна підкомісія у складі Рутковського, Давидюка, Кохановського, Глованського, Пакославського, Слопського, Ватсона і представника управління шосейних доріг Чернявського займалася визначенням стану шосейних і ґрунтових доріг Правобережно-Дніпровської України, вибором головних напрямків руху біженців гужовими шляхами і обрахунками чисельності їх руху та обґрунтуванням «...які дороги і як мають бути обладнані»²⁹. 14 березня 1918 р. вони зібралися на своє засідання, щоби підбити підсумки роботи та прийняти відповідні ухвали. Члени підкомісії, оглянувши низку ґрунтових доріг, прийшли до висновку, що майже всі вони весною малопридатні до руху. Особливо складною ситуація була у Подільській губернії. Окремо на прохання Реевакуаційної комісії був обстежений напря-

²⁷ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 25 зв.

²⁸ Там само, арк. 7.

²⁹ Там само, арк. 8.

мок на Черкаси, Вінницю, Летичів, Проскурів, Підволочиськ. У результаті було встановлено, що тільки «...старий відрізок від Вінниці до Проскурова можна вважати порівняно придатним, але і цей відрізок знову ж таки потрібно оглянути»³⁰. У той же час шосейні дороги перебували у цілком придатному для руху стані. «Зруйновані в деяких місцях мости ремонтуються прискореними темпами, а тому дорога буде приведена у повний порядок уже найближчим часом»³¹.

Відтак підкомісія, на підставі результатів огляду доріг, прийняла ухвалу щодо доцільності пересування біженців ґрунтовими шляхами лише у крайніх випадках, вибираючи для руху найбільш вдалі відрізки і малі відстані. Крім того, було прогнозовано, що інтенсивного руху уже з початком реєвакуації слід чекати в напрямку на Вінницю, Бердичів і частково Київ, до якого будуть направлятися біженці зі східних і центральних губерній України. Також, беручи до уваги статистичні дані, місця розселення та інші фактори, підкомісія визначила орієнтовну чисельність та тривалість руху біженців шосейними дорогами³². Від Луцька, як спрогнозували члени підкомісії, біженці мали рухатися у Польщу трасою Луцьк — Сокаль — Стоянів — Грубешув — Холм, а інша досить значна група через Ковель — у Прибалтику.

Важливим питанням у роботі підкомісії було вироблення умов упорядкування допомоги на шляхах руху: відкриття пунктів харчування, медико-санітарних та інших пунктів. Передбачалося обладнати 30 постійних пунктів харчування, з них — 25 на шосейних дорогах у таких населених пунктах як Чернігів, Козелець, Бровари, Святошин, Копилове, Кочетове, Коростишев, Лодзянівка, Улашанівка, Новоград-Волинський, Корець, Гоща, Рівне, Варковичі, Дубно, Верба, Ситно, Радивилів, Клевань, Піддубці, Луцьк, Копачеве, Голоби, Ковель. П'ять пунктів передбачалося відкрити на ґрунтовому відтинку шляху від

³⁰ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 8.

³¹ Там само.

³² Там само, арк. 8 зв.

Луцька у Затуринцях, Володимир-Волинському, Грубешуві, Дрищові та Холмі³³. На відрізку Чернігів — Київ — Житомир пункти харчування належало влаштувати на відстані 25–40 км один від одного. На 25-ти кілометрових відтинках мали діяти пункти, де біженці могли отримати чай і окріп. На всіх пунктах передбачалося обладнати склади з фуражем для худоби, а на 100-кілометровій відстані відкрити ковальсько-ремонтні майстерні зі складами підків, коліс та іншого реманенту.

Члени підкомісії звернули увагу на досить важливий аспект, що «...у всіх вказаних місцевостях свого часу відділом комітету ВЗС Південно-Західного фронту було влаштовано етапно-харчові пункти, частина яких уціліла від ліквідації та розгрому. Приміщення і обладнання багатьох можна полагодити і використати»³⁴. Відтак необхідно було припинити їх ліквідацію та приступити до ремонту. Цікаво, що як висновок своєї праці члени підкомісії визначили таке: «Увесь загалом план має своє значення тільки в тому випадку, коли буде можливим негайно приступити до його виконання»³⁵.

Розробкою умов надання медико-продовольчої допомоги на шляхах руху біженців займалася медико-харчові підкомісія. До її складу увійшло шість представників, рекомендованих Реевакуаційною комісією — Раковський, Рутковський, Левицький, Соболев, Шкетін і Модржевський. До роботи було запрошено і фахівців медико-санітарного департаменту МВС — О. Корчак-Чепурківського та Шепченка.

У засіданнях підкомісії теж брали участь представники медико-санітарного відділу ВЗС і ВСМ Майданський, Писарів, Мінц; від відділу етапів ВЗС — Гловацький, від Волинського губернського земства — Ільницький, від єврейських організацій — Левін, та від Галицько-Буковинського комітету — М. Вітерова³⁶. Для складання кошторису видатків у напрямках допо-

³³ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 10.

³⁴ Там само, арк. 9 зв.

³⁵ Там само.

³⁶ Там само, арк. 11.

моги підкомісія обрала зі свого складу шість уповноважених — Гловацького, Левицького, Соболева як «представника продовольчої справи», лікарів Писарева і Майданського та Шепченка як представника медико-санітарної справи.

Підкомісія провела п'ять засідань, з яких три спільно з «дорожніми підкомісіями». У результаті широкої підготовчої роботи було прийнято ухвали, які стосувалися продовольчого і медико-санітарного забезпечення біженців, а також щодо організаційних засадах діяльності центральних структур, відповідальних за проведення реевакуації. З питань налагодження харчування біженців під час багатоденної мандрівки до рідних місць передбачалося, по-перше, організувати на залізницях та ґрунтових шляхах стаціонарну допомогу, з тим щоби вони щоденно могли отримувати гарячу їжу, а чай і окріп до двох разів на день; по-друге, продовольчу допомогу на водних шляхах надавати на обладнаних на пароплавах рухомих пунктах харчування; по-третє, на великих пристанях організувати продовольчі склади та влаштувати доставку продуктів на «плавучі пункти харчування», а на окремих пристанях взагалі відкрити стаціонарні пункти харчування; по-четверте, у пунктах харчування підготувати спеціальні набори для забезпечення «...раціонального харчування маленьких дітей (молоко, манна крупа, цукор)»; по-п'яте, на всіх шляхах руху забезпечити біженців достатньою кількістю питної води; по-шосте, на шляхах руху гужовим транспортом приготувати склади дров та фуражу для худоби і коней; по-сьоме, у визначених місцях розпочати негайне закладення продовольчих складів³⁷.

Низку заходів передбачалося провести у сфері медико-санітарного обслуговування біженців, які направлялися додому. Отже, медико-санітарну допомогу планувалося спрямувати на боротьбу з епідемічними захворюваннями, при цьому попередження заносу епідемії у місця скупчення біженців було визнано одним із важливих напрямків роботи медичного персоналу.

³⁷ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 11–11 зв.

Особливий санітарний нагляд належало встановити на залізничних станціях та пристанях, а в інших місцях відкрити лазні та перукарні, пральні з видачею додаткової білизни, дезінфікуючі камери, ізоляційні та епідемічні бараки. При кожному потязі належало закріпити спеціального санітарного провідника. Крім того, на визначених спільно з залізничною підкомісією пунктах належало обладнати медичні пункти чи санітарні загони для організації медичної допомоги, санітарного нагляду, відбору та ізоляції інфікованих біженців, а хімічно-бактеріальну лабораторію для приготування реактивів. На водних шляхах медико-санітарні заходи виконувати покладалися на невеликі санітарні загони у складі лікаря і фельдшера на кожному пароплаві³⁸. На тих пристанях, де передбачалося влаштувати продовольчі склади, належало облаштувати й медичні пункти для ізоляції хворих біженців. У свою чергу на ґрунтових шляхах подібні заклади належало обладнати лише у стаціонарному режимі і то у місцевостях, вказаних дорожньою підкомісією.

Для успішної роботи медико-санітарних пунктів належало відкрити мережу спеціальних складів для зберігання медикаментів, санітарного обладнання. Окремо належало подбати про організацію ветеринарної допомоги, відкривши вісім спеціальних пунктів. Усього передбачалося закласти 767 різних пунктів допомоги на шляхах руху біженців, з них — 88 пунктів харчування різної пропускної спроможності, 70 хлібопекарень, 60 кухонь, 60 медико-санітарних пунктів, 250 бараків, 50 криниць, 50 навісів для прийняття їжі біженцями та для коней та ін. У кінцевому варіанті кількість пунктів було доведено до 865. Члени підкомісії, розуміючи, що невдовзі з місць буде зрушено значну людську масу, яка своєю стихії несла потенційну небезпеку появи різних епідемічних захворювань, висловилися за необхідність створення «...при центральному правлінні на випадок виникнення епідемії достатньо потужного продовольчого і санітар-

³⁸ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 11 зв.

ного резерву», який можна було б миттєво перекинути в епі-центр захворювання³⁹.

Для загального керівництва медико-санітарним і продовольчим напрямом допомоги біженцям на шляхах їх руху біженецькому департаменту МВС було рекомендовано «...терміново організувати центральний орган... для негайної організаційної та адміністративної роботи». На нього покладалося, по-перше, налагодження співпраці з іще неліквідованими відповідними структурами ВЗС і ВСМ для узгодження їх діяльності з загальним планом реєвакуації біженців, а по-друге, прийняття під своє керівництво усі продовольчі та медико-санітарні установи разом з обладнанням і персоналом, по-третє, організація термінової допомоги біженцям, скупченим у прифронтовій зоні. У місцях повернення біженцями мали опікуватися місцеві земські та міські самоврядування⁴⁰.

Результати діяльності підкомісії були оформлені у «Пояснювальній записці до проекту закону про реєвакуацію біженців»⁴¹ та Доповіді про реєвакуацію, поданих 18 березня 1918 р. на розгляд та затвердження до Ради Міністрів УНР⁴². Перш за все у Записці було визначено мотиви української влади, а якими та взяла на себе розробку плану реєвакуації біженців Першої світової війни. «У зв'язку із припиненням військових подій і початком весни в найближчі часи необхідно чекати величезного руху біженців на свої рідні місця... Цей рух почався і досяг надзвичайно небезпечного розміру. Так, наприклад, в місцях суміжних із Московщиною, звідтіля збираються українські виселенці»⁴³.

Отже, припинення активної фази військових дій, самовільний рух біженців, небезпека поширення серед них та місцевого населення епідемічних захворювань (оскільки їх рух охоплював

³⁹ ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 12.

⁴⁰ Там само.

⁴¹ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 2–8.

⁴² ЦДІАК України, ф. 715, оп. 1, спр. 1609, арк. 3–4.

⁴³ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 2.

майже всі українські терени), нагнітання соціальної напруги, зменшення продовольчої кризи, турбота про біженців, з тим, щоби вони змогли по поверненні додому, коли те відбудеться навесні 1918 р., встигти засіяти «поля хоч на зиму» — всі ці фактори змусили біженецький департамент розробити план реєвакуації.

Автори записки виділили чотири категорії переміщених осіб, яких належало відправити до своїх домівок: перша — біженці-українці, які проживають у межах України (800 тис. осіб); друга — іноземні біженці, які проживають у межах України (220 тис. осіб); третя — біженці з України, які тимчасово проживають в Росії (540 тис. осіб); четверта — іноземні біженці, які транзитом рухатимуться українськими теренами (170 тис. осіб). Усього за орієнтовними даними мало бути 1 730 000 біженців, з них близько 720 тис. складуть демобілізовані солдати. Останніх також належатиме транспортувати до своїх домівок. Загалом же українськими землями належало пройти 2 450 000 переміщених осіб, що поклало значне навантаження на українську владу у фінансово-організаційному плані.

Для досягнення успіху у справі повернення біженців, як зауважили автори Пояснювальної записки, належало упорядкувати найоптимальнішим способом їх рух, «обрати найближчі і найзручніші шляхи». З метою якнайприйнятнішого його врегулювання належало виконати важливі завдання: організувати охорону біженців при їх переміщенні, забезпечити їх у дорозі харчами, організувати медико-санітарну допомогу⁴⁴. Було визначено, що транспортування біженців буде організовано залізничними, водними, шосейними та ґрунтовими шляхами, запропонованими членами відповідних комісій. Проте розробники плану, врахувавши той факт, що частина шляхів перебувала в зоні воєнних дій або була просто зруйнована воєнним лихоліттям, назвали придатними до транспортування лише дві залізничні магістралі.

⁴⁴ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 3.

Транспортування біженців водними артеріями охопило басейни Дніпра, Прип'яті, Десни, Сожа й простягалися таким чином: Катеринослав — Київ — Мозир — Пінськ, Катеринослав — Київ — Гомель⁴⁵. Проте водним шляхом було можливим перевезення біженців лише після ремонту рухомого складу і забезпечення кораблів належною кількістю палива⁴⁶.

Шосейні шляхи, якими біженці могли рухатися стосувалися напрямків: Чернігів — Київ, Київ — Житомир, Житомир — Рівне, Рівне — Радивилів, Рівне — Луцьк, Сокаль — Стоянів — Грубешів — Холм. Враховуючи, що частина біженців мала свій гужовий транспорт, належало визначити і ґрунтові маршрути їх руху. На весну 1918 р., як встановив ґрунтовий підвідділ, майже всі дороги, особливо у Подільській губернії, були непроїзними для біженецьких возів, багатокілометрові відтинки дорожнього полотна, як і значна кількість мостів, перебували в зруйнованому стані. Тільки ділянка у напрямку на Черкаси, Летичів, Проскурів, Волочиськ, яка називалася «Старий шлях», була придатною для руху. У зв'язку з такою ситуацією рух ґрунтовими дорогами мав здійснюватися лише у випадку надзвичайної необхідності. До того ж було висловлено припущення, що «...величезного руху ґрунтовими шляхами слід чекати в напрямку Вінниця — Бердичів і частково у напрямку Києва»⁴⁷. До того ж, передбачалося, що біженці, які мешкали на Сході України, будуть рухатися в напрямку Вінниці, Проскурова, а звідти вийдуть на шосе до Старокостянтиніва і Шепетівки, і потім ґрунтовою дорогою далі до Новоград-Волинського та шляхами, визначених шосейною підкомісією. Щоденно усіма шляхами за оптимальних умов передбачалося перевозити понад 12 тис. біженців. Відтак повернення додому майже двох мільйонів біженців могло бути реалізоване протягом шести місяців. «Але біженецький рух спинити неможливо. Тому перевозити треба буде по 24 тисячі, тобто по два потяги кожною магістраллю.

⁴⁵ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 3.

⁴⁶ Там само, арк. 3 зв.—4.

⁴⁷ Там само, арк. 3 зв.

У випадку невиконання треба чекати переповнення біженцями інших потягів і великі їх скупчення на шляхах»⁴⁸.

Проте стан доріг та рухомого складу дозволив транспортувати лише біженців першої категорії, тобто осіб постійно проживаючих у межах України. Серед них, що було досить принциповим моментом, пріоритет мав надаватися руху ґрунтовими і шосейними дорогами біженцям зі своїм збіжжям, худобою, реманентом, з тим, щоби вони змогли вдома розпочати господарювання і встигли засіяти на зиму свої наділи⁴⁹. Іншу категорію — українські «біженці-виселенці», які тимчасово проживали в Росії і не могли повернутися власними засобами, — передбачалося перевозити залізницями. Посвідченням для встановлення факту приналежності до біженства мав слугувати «Екстрений відзив», документ який видавався владою біженцям з початком евакуації в 1915 р., але перекладений українською мовою. Порядок видачі посвідчень із зазначенням маршрутів руху належав до компетенції Міністерства шляхів УНР. На спеціальному спільному засіданні МВС і Міністерства шляхів належало встановити норми перевезення майна і вантажів для одного біженця та родин⁵⁰.

Надзвичайно складним і водночас важливим завданням для біженецьких структур стала організація харчування та надання медико-санітарної допомоги біженцям на шляхах їх руху, незалежно від способу пересування. Так, на залізницях передбачалося надавати харчування біженцям так, щоби гарячу їжу вони отримували один раз на день, а чай чи окріп по 1–2 рази. На водних шляхах пункти харчування мали діяти на пароплавах. На найбільших пароплавних пристанях належало утворити «харчові комори», з яких біженці отримували «харчові пакунки» у дорогу, а також стаціонарні пункти харчування. Подібні пункти належало відкрити й на ґрунтових шляхах руху, де належало відкрити спеціальні пункти для зберігання фуражу для

⁴⁸ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 4.

⁴⁹ Там само, арк. 4 зв.

⁵⁰ Там само, арк. 4 зв.

худоби. Особливу увагу належало приділити харчуванню маленьких дітей, для яких кожен пункт харчування забезпечувався молоком, цукром, манною крупою⁵¹.

Медико-санітарне обслуговування біженців передбачало, крім іншого, й захист їх від загрози поширення епідемічних захворювань. Особливо це стосувалося місць значного їх скупчення — залізничні станції та пристані, на яких передбачалося відкрити лазні, перукарні, пральні, ізоляційно-епідемічні бараки. До кожного потягу належало прикріпити спеціального санітарного провідника з числа студентів-медиків, сестер-жалібниць чи фельдшерів, які мали при собі дезінфікуючі засоби першої необхідності. На пароплавах належало облаштувати невеликі медичні пункти, на яких працював лікар та фельдшер. При харчових пунктах, відкритих на пароплавних станціях, пристанях, ґрунтових шляхах, також належало відкрити медичні пункти для епідемічних хворих. У спеціально визначених місцях передбачалося влаштувати «осередкові комори», центральні хімічно-бактеріальні лабораторії для зберігання реактивів і «харчових запасів»⁵².

Практична реалізація положень плану реєвакуації біженців покладалася на місцеві земські та міські самоврядування під загальним керівництвом біженецького департаменту. Для успішного його втілення в життя МВС звернулося до Ради Міністрів УНР з проханням якомога скоріше ухвалити запропонований план і «...дозволити негайно перевести його в життя»⁵³. Відповідно до його положень було визначено перелік урядових інституцій — Міністерство шляхів, МВС, Міністерство фінансів, МЗС, Міністерство праці, Міністерство продовольчих справ, Міністерство військових справ — і належало залучити до реалізації плану. Отже, на Міністерство шляхів УНР покладалося виконання значного обсягу робіт з організації транспортування біженців залізничними магістралями, водними шляхами, видача

⁵¹ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 5–5 зв.

⁵² Там само, арк. 6.

⁵³ Там само, арк. 7.

проїзних документів, організація охорони руху біженців та ін. Воно також уповноважувалося видавати спеціальні інструкції та накази «...про порядок одержання біженцями проїзних документів на проїзд із зазначенням шляхів їх руху» (ст. 5). Для рухомого складу залізниць передбачалося заготовити резерви палива в Кременчуці чи Катеринославі — 500 тис. пудів вугілля та у Києві 2 тис. сажнів дров.

Міністерство фінансів було уповноважене негайно асигнувати на рахунки біженецького департаменту 21850000 крб. одноразово і по 12735857 крб. протягом трьох місяців. Загалом на реевакуаційні заходи передбачалося виділити понад 60 млн карбованців, з яких понад 57 млн — на організацію допомоги біженцям на шляхах їх транспортування, що на той час склало досить значну суму видатків з державної скарбниці (ст. 1).

МЗС мало забезпечити співпрацю з владами сусідніх держав, чії біженці перебували на території України чи мали пройти нею транзитом з тим, щоби якомога скоріше розвантажити її, послаблюючи тим самим продовольчу кризу. Важливим моментом було й отримання дозволу від німецького командування на перетин біженцями українсько-польського кордону власними кіньми (ст. 2).

На Міністерство праці покладалося завдання зносити встановити відносини з адміністраціями заводів Гретера, Велера, Київського машинобудівного і майстернями Київського округу шляхів «щодо швидкого ремонту пароплавів, призначених для руху біженців»⁵⁴. На Міністерство продовольчих справ покладалося забезпечення паливом для пароплавів. Від Міністерства військових справ біженецький департамент мав отримати деякий транспорт з демобілізованих частин, обладнання для похідних кухонь, кип'ятильники та інше майно з військових складів. До того ж воно було уповноважене зобов'язати комендантів залізничних станцій контролювати за пропуск біженців лише за відповідними проїзними документами.

⁵⁴ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 7 зв.

Важливим моментом стала організація порядку при проведенні реевакуації біженців. Відтак на адміністративно-політичний департамент МВС із залученням місцевої міліції покладалося «...підтримання ладу і спокою між біженцями при отриманні їжі на харчових пунктах, руху через села, а також охорону від псування біженецьких посівів, будинків і т.д.» (ст. 8). Загальне керівництво процесом мав здійснювати біженецький департамент, який «...для найшвидшого і найліпшого виконання плану реевакуації біженців» отримав широкі повноваження. Серед іншого — й утворення на місцях спеціальних реевакуаційних інституцій⁵⁵.

На виконання Плану реевакуації передбачалося використати усі наявні інституції ВЗС, ВСМ, РТЧХ, гідротехнічних, технічних організацій, які на той час перебували на стадії ліквідації, — пункти харчування, пекарні, лазні, медико-харчові пункти, аптеки, лабораторії, а також непотрібне Військовому міністерству майно — пересувні кухні, пекарні, транспортні засоби та ін. Усе це належало перепідпорядкувати біженецькому департаменту МВС, водночас питання діяльності медико-санітарних пунктів належало узгодити з Головною медико-санітарною управою, яка функціонувала у структурі того ж міністерства⁵⁶.

Таким чином, протягом грудня 1917 — квітня 1918 р. в Україні було розроблено план реевакуації біженців Першої світової війни та розгорнуто значну підготовчу роботу щодо втілення його у життя. Залучення до його виконання низки міністерств, у свою чергу, засвідчило про широту мислення розробників плану та їх державницький підхід до розв'язання проблеми. Водночас результативність діяльності урядових структур в окресленій царині, безумовно, багато в чому залежала від ставлення до цього питання Німеччини та Австро-Угорщини.

З осені 1917 р. українська влада розпочала спроби співпраці з відповідними структурам держав-учасниць Четверного союзу

⁵⁵ ЦДАВО України, ф. 2199, оп. 3, спр. 3, арк. 8.

⁵⁶ Жванко Л. Соціальні виміри Української Держави (квітень — грудень 1918 р.) / Л. Жванко. — Х.: Прапор, 2007. — С. 33.

щодо можливості організації повернення українських біженців на Холмщину і Галичину. При цьому вона послідовно і неухильно відстоювала думку про необхідність створення спеціального «відкритого коридору» на якомусь відтинку фронту, з тим щоби біженці в найкоротший спосіб змогли дістатися своїх домівок. 25 листопада 1917 р. на засіданні Виконкому КН у СБ було розглянуто питання про негайну організацію переговорів з «австрійською владою у справі повернення біженців на старі місця мешкання»⁵⁷. Важливо було, щоб Австро-Угорщина видала дозвіл на пропуск біженців із Галичини і Буковини через яку-небудь ділянку фронту, а не через далеку Швецію⁵⁸. Певна річ, що для багатьох біженців, які потерпали від матеріальної скрути, шлях додому через цю країну був надто вже складним. Для порівняння зазначимо, що для польських біженців, які були зобов'язані добиратися до Польщі через Швецію «навіть перебування в Швеції не давало впевненості у від'їзді додому, оскільки в Стокгольмі необхідно було отримати німецьку або австро-угорську візу»⁵⁹. Тривале очікування в чужій країні, доки дипломатичні служби оформляли документи, могли дозволити собі тільки достатньо заможні польські біженці.

17 грудня 1917 р. у Ставці командування Південно-Західним фронтом у місті Бердичеві відбулася спеціальна нарада, на якій обговорювалося питання «найшвидшої евакуації всіх невійськово-зобов'язаних заложників, адміністративно висланих та біженців на територію Австро-Угорщини та Королівства Польського»⁶⁰. В її роботі взяли участь представники Генеральних секретарств міжнародних справ, польських справ, Ставки Південно-Західного фронту, представники національних комітетів. Крайову нараду у справах біженців представляв В. Сабат, член її Виконавчого комітету⁶¹. На зібранні було визнано за необхідне підписати

⁵⁷ ЦДАВО України, ф. 1115, оп. 1, спр. 24, арк. 15 зв.

⁵⁸ Там само, арк. 16.

⁵⁹ *Korzeniowski M. Tułaczy los.* — S. 221.

⁶⁰ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 40.

⁶¹ Там само, арк. 22.

угоду з австро-угорським командуванням щодо «...умов повернення та переходу через фронт невійськовозобов'язаних мешканців Галичини і Буковини»⁶². Нарада, з метою прискорення «справи повороту біженців», доручила контррозвідному відділу Південно-Західного фронту скласти список всіх осіб, проти яких висунуто звинувачення у шпигунстві та виїзд яких з України небажаний⁶³. Для реалізації цього завдання 20 грудня 1917 р. генеральний секретар міжнародних справ О. Шульгін звернувся до Генерального секретарства військових справ з проханням виділити додаткові кошти на оплату праці військових, на яких покладалося складання зазначеного списку⁶⁴.

Наприкінці грудня того ж року Генеральне секретарство міжнародних справ, «...йдучи назустріч нараді [17 грудня 1917 р.]», започаткувало роботу спеціальної комісії, яка мала заступити всі розрізнені інституції, що займалися справами остаточного оформлення виїзду біженців⁶⁵. І вже 23 грудня 1917 р. О. Шульгін направив листи до етнічних комітетів, які функціонували в Україні, зі зверненням «...направити для утворення комісії свого представника», оскільки «...справа повернення біженців є надзвичайно пекуча і що радикальне вирішення її лежить як в інтересах біженців, так і УНР...»⁶⁶. До її складу увійшло десять представників «...Генсекретарств Міжнаціональних, Військових, Внутрішніх і Польських справ, представників біженецьких українських, польських, єврейських організацій та Галицько-Буковинського комітету»⁶⁷. Від Центрального українського Галицько-Буковинського комітету до комісії увійшов його голова І. Базяк, від польських організацій — С. Москалевський, єврей-

⁶² Кудлай О. Б. Створення та діяльність народного міністерства міжнародних справ Української Народної Республіки (червень 1917 — квітень 1918 рр.). — С. 42.

⁶³ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 32.

⁶⁴ Там само, арк. 32 зв.

⁶⁵ Там само, арк. 40.

⁶⁶ Там само, арк. 40, 43, 51.

⁶⁷ Там само, арк. 40.

ського крайового комітету — Б. Вайншельбаум. Очолив її роботу К. Лоський — директор канцелярії Генерального секретарства міжнародних справ.

9 січня 1918 р. на одному із перших засідань комісія розглянула та схвалила «Проект порядку виїзду за кордон заложників, виселенців і біженців», підготовлений Генеральним секретарством міжнародних справ. Право на виїзд, у відповідності до його положень, надавалося заручникам, священикам, виселенцям, біженцям, військовозобов'язаним при наявності посвідчення про нездатність до військової служби. При цьому для отримання дозволів на виїзд цим особам належало подати документи на перевірку до біженецьких організацій Києва. Останні були уповноважені зібрати та подати на остаточне затвердження списки до Генерального секретарства міжнародних справ, яке «...у свою чергу після звірки виписувало посвідчення на право виїзду за кордон і передавало їх до біженського департаменту...»⁶⁸. Власне з цього моменту контингент репатріантів переходив у відання Генерального секретарства внутрішніх справ⁶⁹.

Генеральне секретарство міжнародних справ, враховуючи, що проблема репатріації біженців вийшла за межі власне внутрішньо української справи, а умови їх пропуску через лінію все ще існуючого Південно-Західного фронту належало врегулювати міждержавними угодами, уповноважила українську делегацію, яка на той час перебувала у Брест-Литовську, підготувати конференцію з «представниками Генерального секретаріату та Австро-угорської монархії у справі пропуску біженців, заручників і адміністративно висланих через фронти»⁷⁰. Її планувалося провести вже 29 грудня, але дату проведення було перенесено, і в заплановані терміни угоду підписати не вдалося.

⁶⁸ Кудлай О. Б. Створення та діяльність народного міністерства міжнародних справ Української Народної Республіки (червень 1917 — квітень 1918 рр.). — С. 43.

⁶⁹ Там само. — С. 44.

⁷⁰ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 48.

5 січня 1918 р. К. Лоський — директор канцелярії біженецького департаменту, направив В. Голубовичу — голові української делегації, телеграму, в якій виражалось прохання якомога швидше вирішити проблему повернення «заручників, виселенців і біженців»⁷¹.

Українська сторона розробила умови репатріації, серед яких, повернення додому всіх категорій переміщеного населення без вікових обмежень. Підставою для цього була стаття 1 угоди Російської імперії та Австро-Угорщини про взаємний пропуск цивільних полонених через кордон. Для користі біженців планувалося повернення всіх священиків, а також чоловіків віком 16–50 років. Принципу взаємного обміну рівною кількістю переміщених осіб у цьому випадку можна було і не дотримуватися. Важливими були питання визначення місця пропуску, термінів переходу через лінію фронту, кількості багажу, дозволеного для вивозу, організації охорони пунктів переходу тощо⁷².

Протягом січня 1918 р. Генеральне секретарство міжнародних справ та створена при ньому спеціальна комісія вели підготовку до укладання умов повернення додому усіх переміщених у роки війни осіб. 12 січня 1918 р. на засіданні цієї комісії в односторонньому порядку було підтверджено право виїзду з України без обмеження за статевіковою ознакою усіх заручників, виселенців і біженців з Галичини і областей колишньої Російської імперії, зайнятих Центральними державами. При цьому «...Народне міністерство Внутрішніх справ з огляду на охорону інтересів Української Народної Республіки може не дозволити повернути до рідного краю всім тим, котрих виїзд для добра Української Народної Республіки був би непожаданий»⁷³. Усі бажаючі повернутися додому мали звертатися до своїх етнічних комітетів, а «особи такої національності, котра немає

⁷¹ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 70.

⁷² Там само, арк. 71.

⁷³ Там само, арк. 94.

біженецьких організацій, зголошуються до Галицько-Буковинської комісії»⁷⁴.

Не вдалося розв'язати остаточно це питання і після переговорів. Тому 20 березня 1918 р. К. Лоський, який на той час працював директором канцелярії Народного міністерства закордонних справ⁷⁵, поставив до відома біженецький департамент про неможливість реєвакуації галичан-виселенців, позаяк не відбулося ратифікації мирного договору з боку Австро-Угорщини⁷⁶.

Позицію ігнорування української сторони у справі репатріації біженців зайняла і Німеччина. Після вступу до України окупаційних військ, командування останньої чинило перепони до повернення додому біженців «...навіть з тих територій Української Народної Республіки, які не були окуповані німецькою владою»⁷⁷. Тому українська влада була змушена неодноразово звертатися до німецького представництва з метою хоча б якось чином сприяти у розв'язанні проблеми. Наприклад, 26 березня 1918 р. М. Любинський, виконувач обов'язків міністра закордонних справ, направив до німецького посла барона фон Мумма звернення, в якому зазначалися факти непорозумінь з німецькою владою у справі реєвакуації біженців. Більше того, висловлювалося прохання до «...пана представника Німецької Держави не чинити жодних перепон у повороті біженців із тих областей Української Народної Республіки, які ніколи не були окуповані, як також по можливості зіволити вже тепер до ратифікації мирного договору на поворот тих біженців, які масами скупчилися у прифронтовій смузі і котрих перебування дуже шкідливо впливає на місцеві відносини та взагалі є там небажаним»⁷⁸.

⁷⁴ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 95.

⁷⁵ *Матяш І. Ad fontes / І. Матяш // Зовнішні справи. — 2008. — № 3. — С. 59.*

⁷⁶ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 112 а.

⁷⁷ Там само, спр. 40, арк. 57.

⁷⁸ Там само, арк. 57 зв.

8 квітня того ж року МЗС отримало відповідь від головного військового командування групи військ фельдмаршала Г. фон Ейхгорна. У листі зазначалося власне німецьке бачення проблеми. І звісно, німецькі військові власті, на їх думку, не чинили «...жодних перепон для біженського руху на схід від лінії старої позиції»⁷⁹. Наголошувалося й на небезпеці виникнення епідемій у разі скупчення великих мас біженців та висловлювалася думка про доцільність перебування останніх на свої місцях та допомоги місцевому населенню у посівних роботах. Практично німецька влада наклала заборону на рух біженців у межах України, і це при тому, що у прикордонних районах спостерігалось значне скупчення цих людей. Ще 27 березня 1918 р. М. Любинський та К. Лоський надіслали до барона фон Мумма чергове прохання дозволити перетин кордону біженцям, які, за даними Рівненського комісара УНР Сумневича, перебували в українському прикордонні. До того ж німецьке командування, в умовах відвертого ігнорування української влади та наростаючого міждержавного конфлікту, фактично заблокувало й виїзд з України іноземних біженців. Дійсно, як зазначає О. Кураєв: «...на той час Центральна Рада відчувала велику залежність від німецьких вимог, тому їй все важче було відстоювати свій суверенітет...». І далі «...усі поступки української сторони не змогли переконати як німців, так і австрійців у тому, що із соціалістичним київським урядом можна співпрацювати й надалі»⁸⁰.

Та все ж урядовці МВС та МЗ УНР ризикували звертатися до німецької сторони й з метою врегулювання хоча б проблеми реєвакуації польських біженців-службовців. Фактично можна говорити, що українська сторона, на прохання польських біженських організацій виконувала посередницьку місію. Проте реакція німецького командування була негативною, що не в останню чергу залежало від загального ставлення офіційної влади Німеччини до України як держави, що не змогла виконати

⁷⁹ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 79.

⁸⁰ Кураєв О. О. Політика Німеччини й Австро-Угорщини в Першій світовій війні... — С. 290–291.

взятих у Брест-Литовську на себе зобов'язань. Так без відповіді залишилося прохання міністра закордонних справ УНР, направлене 12 квітня 1918 р. до барона фон Мумма з приводу надання дозволу на повернення до Польщі поштово-телеграфних працівників. Для українського міністерства ця справа була «...дуже необхідною, негайною і важливою, і тому прохає Вас [барона фон Мумма] дати свою згоду на поворот зазначених осіб якнайскоріше до рідного краю...»⁸¹. Не вдалося розв'язати питання повернення додому польських залізничних працівників. Наприклад, 27 квітня 1918 р. начальник Поліської залізниці у своєму листі прохав керівництво Міністерства шляхів УНР посприяти, щоби німецька влада не чинила перешкод до повернення додому евакуйованих у 1915 р. службовців Привіслянських і Варшавських залізниць⁸². На жаль, наприкінці квітня 1918 р. історія розпорядилася по-іншому і доба УНР закінчила своє існування.

* * *

Українська Народна Республіка стала першим у тогочасній Європі державним утворенням, яка підготувала масштабну акцію, спрямовану на організацію реєвакуації біженців Першої світової війни. До розробки цього плану було залучено широке коло фахівців-професіоналів з різних міністерств і відомств, який, фактично, став першим на постімперських теренах планом врегулювання проблеми повернення додому сотень тисяч цивільного населення. Для його виконання, що включав цілий комплекс заходів, передбачалося виділити значні кошти. Проте реалізувати положення, у зв'язку із негативною внутрішньою та зовнішньою ситуацією, вдалося лише за часів Української Держави П. Скоропадського.

⁸¹ ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 44, арк. 147.

⁸² Там само, спр. 35, арк. 18.