

чинником, що зумовив зміну всієї соціальної структури; відбулась докорінна зміна соціальних інститутів. Тому дана проблема вимагає подальшого серйозного вивчення.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Szepanski J. Polskie losi. - Warszawa, 1993. – S.97; 2. Шульга М. Національна і політична маргінальність за умов системної кризи // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – К., 2002. – С.5 – 7; Ochonski J. Narodzeni systemi // Kronika Polski. – 1998. - № 35 – S.3; 3. Валіцький А. Марксизм. Стрибок в царство свободи. – К., 2001. – С.430; Восленский М. Номенклатура. – М., 1992. – С.64, Стариков Е. Маргиналы // Знамя. – 1989. - № 10. – С. 23-24; Werblan A. Stalinizm w Polsce. – Warszawa, 1991. – S. 122; 4. Эндрю К., Гордиевский О. КГБ. История внешнеполитических операций от Ленина до Горбачева. – М., - 1992. – С.353; 5. Носкова А. Судьбы польского народа // Социологические исследования. – 1995. - № 3. – С.43; 6. Зашкільняк Л., Крикун М. Історія Польщі. – Львів, 2002. – С.534; 7. Восточная Европа в документах российских архивов.1944-1953 гг. – М.-Новосибирск, 1997. – С.67; 8. СССР-Польша. Механизмы подчинения.1944-1949 гг. Собрание документов. – М., 1995. – С.119; 9. Kusiak F. Osoby uznane za obywateli ZSSR na ziemiach zachodnich i polnocnich Polski po II Wojne Swatwej. – Wroclaw, 1995. – S.142; Koscik E. Osadnictwo wojskowe na obszarze dolnego Slaska i opolszczyzny w latach 1945-1948. – Wroclaw, 1992. – S.94; 10. Восточная Европа в документах российских архивов.1944-1953 гг. – М.-Новосибирск, 1997. – С.157; 11. Нападів Я. Опозиційний селянський рух як об'єктивний результат розвитку польського села в роки війни та післявоєнний період 1944-1980 // Слов'янські народи в другій світовій війні. – К., 2000. – Випуск 6. – С.281; 12. Валіцький А. Марксизм. Стрибок в царство свободи. – К., 2001. – С.438, Восточная Европа в документах российских архивов.1944-1953 гг. – М.-Новосибирск, 1997. – С. 514; 13. Myslinski J. Kalendarium polskiej prasy radia i telewizji. – Kielce, 2001. – S. 99; 14. Там само. – S. 103.

*І.В.Мазило*

#### **ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕТНІЧНОГО ОБМІНУ НАСЕЛЕННЯ МІЖ ЗЕМЛЯМИ УКРАЇНИ, ПОЛЬЩІ Й ЧЕХОСЛОВАЧЧИНИ В 1944 – 1947 РР.**

Повоєнні територіальні зміни в ряді центральноєвропейських країн, зокрема Польщі, Чехословаччини, УРСР, обумовили міграційні процеси у 1944-51 рр. Останнім часом дане історичне явище знайшло певне відображення у вітчизняній історіографії. В “Історії України”, автором якої є В.В.Світлична, зазначається, “...що поза межами України залишилося Посяння, Лемківщина, Холмщина, які Сталін у 1944 р. віддав Польщі. Упродовж 1944-46 рр. здійснювався обмін населенням: із України в Польщу переселилося майже 1 млн. чоловік, переважно поляків, із Польщі в Україну – 520 тисяч українців”.<sup>1</sup>

Процес зміни державних кордонів СРСР і Польщі описав В.Батушанський: “27 липня 1944 року уряд СРСР уклав угоду з ПКНВ про радянсько-польський кордон по лінії Керзона з деяким відступом на користь Польщі, передаючи їй Перемешель, ряд районів Львівщини по р.Західний Буг, р.Солокія. Восени 1944 р. в Польщу з УРСР виїхало 117 тис. поляків, а з Польщі в УРСР – 70 тис. українців.”<sup>2</sup>

Варті уваги твердження істориків Л.Зашкільняка, М.Крикуна, які констатують: “9 вересня 1944 р. ПКНВ підписав угоди з урядом Білоруської РСР та Української РСР про евакуацію населення з території Польщі до відповідних радянських республік... В угодах йшлося про “добровільне” переселення й про заборону застосовувати примус. Наступні події перекреслили ці плани й спричинили масові примусові депортації всіх етнічних груп населення прикордонних теренів.”<sup>3</sup>

В контексті територіальних змін, яких зазнала Чехословаччина і УРСР в 1944-45 рр., подібні процеси почав досліджувати І.Вовканич, стверджуючи: “У 1945-47 рр. між Чехословаччиною та Радянським Союзом відбувся взаємообмін населенням на принципі оптації.”<sup>4</sup>

Конкретною реалізацією цих процесів займалися працівники місцевих органів влади й транспорту, особливо залізничники. Склалося так через певні об'єктивні обставини. Визволення магістралей Львівської залізниці частинами Червоної армії було завершено 15 травня 1944 р. Її господарство було сильно зруйноване, все ж, дорога в другому півріччі 1944 р. значно допомагала як військовому командуванню, так і цивільній адміністрації.<sup>5</sup> На 1 липня 1944 р. було введено в дію на Ковельській магістралі – 1020, Львівській – 552 км шляхів.<sup>6</sup> Якщо на кінець 1944 р. на залізничних дорогах республіки було відновлено, переведено на вітчизняну колію і здано в експлуатацію 20292 км шляхів, то на 2 липня 1945 р. залізничники республіки відбудували 21000 км магістралей, 605 великих і малих мостів.<sup>7</sup>

Залізничні шляхи стали основними артеріями перевезень. Автотранспорт під час евакуації українського населення не використовувався через його майже повну відсутність.<sup>8</sup> Для підвозу речей, реманенту до збірних пунктів був задіяний гужовий транспорт.<sup>9</sup>

В польських повітах, з яких був запланований вивіз населення, відсоток українців був різним. В Холмському повіті українці становили 31 відсоток. Кількісно це 37129 із 119212 осіб усього населення.<sup>10</sup> В Лісовському повіті поляки складали лише 10-15 відсотків від усієї кількості населення. Українських родин мешкало 11407 в кількості 45626 осіб.<sup>11</sup> Певна напруженість в міжетнічних стосунках відчувалася. Вона нагніталася в роки фашистської окупації, коли німці розпалювали національну ворожнечу між поляками і українцями.<sup>12</sup> Доходило навіть інколи до того, що міжнаціональний спокій не були в змозі забезпечити місцеві польські органи влади і міліція.<sup>13</sup>

Вивозом населення займалися в основному залізничники. Однак не усюди дотримувался графік подачі транспортних засобів. У Білгорайському повіті місцева влада відмовилася вжити рішучих заходів, щоб забезпечити від'їжджаюче населення гужовим транспортом.<sup>14</sup> В місцях масового накопичення евакуйованих не була організована медична допомога. За прийом до лікаря доводилося сплачувати 100-150 карбованців.<sup>15</sup> З доповідної записки в ЦК КП(б) У видно, що на початку евакуації польська влада на місцях не виконувала багатьох пунктів угоди від 9 вересня 1944 р., які передбачали ряд пільг евакуйованому українському населенню.<sup>16</sup> До певної міри проблеми, які постали перед евакуйованими, намагалися вирішити працівники залізниць. Станом на 1 лютого 1945 р. із Холмського повіту органи влади отримали від українського населення 7950 заяв на виїзд. Фактично до кінця лютого місяця залізничникам вдалося вивезти 3462 сім'ї у кількості 13472 особи,<sup>17</sup> для чого було використано 1703 вагони.<sup>18</sup> Однак наявної кількості рухомого складу було недостатньо. Зокрема на станції Холм на 25 лютого 1945 р. чекали своєї черги на виїзд 600 сімей.<sup>19</sup> Переселенці скаржилися, що в умовах зими їм доводилося чекати на виїзд по три тижні.<sup>20</sup>

З подібними труднощами стикалися і польські переселенці з України. Так, станом на липень місяць 1945 р. на станціях Львівської залізниці скупчилося 5750 осіб польського походження, які чекали черги на виїзд.<sup>21</sup> Службова переписка між начальником Львівської залізниці і секретарем ЦК КП(б)У Коротченком свідчить, що залізничники намагалися виконати усі державні плани перевезень евакуйованих українців і поляків.<sup>22</sup> Подекуди ці плани не відповідали динаміці процесів, що відбувалися на польсько-українському прикордонні в 1944-47 рр.

Значно керованішими, з точки зору дій місцевих органів влади й транспортного забезпечення, були оптаційні процеси громадян української й чеської національності на Закарпатті й Волині. Документи засвідчують, що радянсько-чеські оптаційні процеси практично розпочалися наприкінці 1945 р. Перший транспорт з Чехословаччини у складі 97 чоловік прибув на Закарпаття 11 грудня 1945 р. У фондах Державного архіву Закарпатської області виявлено список 223 оптантів, які першими двома залізничними транспортами (ешелонами) виїхали 5 червня і 23 серпня 1946 р. із Закарпаття до ЧСР. 14 жовтня в Москві, а 22-23 листопада 1946 р. у Львові радянські і чехословацькі представники погодили порядок оптації. 6 грудня 1946 р. радянські уповноважені по оптації в рамках "волинської акції" прибули у Східну Словаччину, звідки вже у кінці січня 1947 р. вирушили транспорти з українцями-оптантами з Волині. Назустріч ЧСР на початку лютого 1947 р. виїхали ешелони з "волинськими чехами". Восени 1947 р. поновився залізницею виїзд до ЧСР і офіційних оптантів із Закарпаття.<sup>23</sup>

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Світлична В. Історія України. Навчальний посібник. – К., 2003.- С.213;
2. Батушанський В. Питання українсько-польського кордону під час Другої світової війни//Pollaccy I Ukraincy. Podczas ii wojny swiatowej.- Rzeszow, 2000;
3. Зашкільняк Л., Крикун М. Історія Польщі. Від найдавніших часів до наших днів. – Львів, 2002.- С.537;
4. Вовканич І. Чехословаччина в 1945-48 рр. –Ужгород, 2003.-С.256;
5. Куманев Г. На службі фронту і тыла. – М., 1976.-С.325;
6. Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тылу.-К., 1974.-С.142-143;
7. Куманев Г. На службі...-С.307;
8. Центральний державний

архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України).-Ф.1.-Оп.77.-Спр.181.-Арк.28; 9. Там само.-Арк.29;. 10. Там само.-Арк.2,13; 11. Там само.-Арк.24; 12. Там само.-Арк.25; 13. Там само.-Арк.26; 14. Там само.-Арк.39; 15. Там само.-Арк.41; 16. Там само.-Арк.43; 17. Там само.-Арк.2; 18. Там само; 19. Там само.-Арк.18; 20. Там само.-Арк.18; 21. Там само.- Ф.1.-Оп.77.-Спр.180.-Арк.79; 22. Там само.-Арк.31; 23. Вовканич І. Чехословаччина в 1945-1948 рр.-С.262.

*М.В.Царенко*

## **ЧЕРВНЕВІ БОЇ ЗА БЕНДЕРИ - КУЛЬМІНАЦІЯ ПРИДНІСТРОВСЬКОГО ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ 1992 Р.**

Останніми роками вітчизняна та зарубіжна історіографія поповнилася значною кількістю досліджень, присвячених минулому Придністровського регіону – унікального краю, розташованого на перехресті культур, території, що займала чільне місце у геополітичних планах багатьох держав. Немало уваги науковці приділили й збройному конфлікту 1992 р., значення якого для Придністров'я важко переоцінити. Проте лишається багато питань, які й досі потребують ретельного дослідження, копінкового та неупередженого аналізу.

Одним з подібних епізодів збройного протистояння 1992 р. на берегах Дністра є бої за оволодіння містом Бендери та його околицями 19-29 червня, які, безперечно, є кульмінаційним моментом боротьби між урядовими силами Республіки Молдова та прибічниками Придністровської Молдавської Республіки. Ані до червневих боїв, ані після них конфлікт не набирав таких гострих форм, не призводив до таких людських жертв та руйнувань. Кожна з ворогуючих сторін намагалася довести легітимність своїх претензій на місто, правомірність своїх дій під час червневих боїв всіма можливими способами, що призвело до значного ускладнення роботи дослідників.

На сьогоднішній день можна назвати чимало праць, які так чи інакше торкаються бендерських подій червня 1992 р. Серед молдовських авторів найоб'єктивнішим можна вважати колишнього лідера республіканської Компартії Петру Лучинські, який виклав свою точку зору у мемуарах<sup>1</sup>. Позиція придністровської сторони висвітлена як у історико-публіцистичних брошурах<sup>2</sup>, виданих майже по гарячих слідах подій, так і у ґрунтовних дослідженнях пізніших років<sup>3</sup>. Серед українських авторів слід назвати, в першу чергу, київського дослідника Г.М.Перепелицю, який у своїй книзі зосередився на політико-правових аспектах конфлікту. Інколи зустрічаються статті, присвячені військово-технічним питанням, наприклад невелика розвідка донеччанина М.Жирохова<sup>4</sup>. Що ж стосується російських істориків, то доводиться констатувати дивну ситуацію: напівпубліцистична книга К.Г.М'яло<sup>5</sup> містить набагато серйозніший аналіз, аніж колективна праця військових істориків, присвячена втратам у війнах<sup>6</sup>. На окрему увагу заслуговують спроби тлумачення історії регіону з найдавніших часів, бо саме вони обґрунтовують „легітимність” територіальних інтересів обох ворогуючих сторін<sup>7,8</sup>.

Ця стаття є спробою об'єктивного викладу подій 19-29 червня 1992 р. і аналізу можливих причин ескалації конфлікту.

Місто Бендери, розташоване на правому березі Дністра, здавалося б, повинно було б мати долю, спільну зі всією Бессарабією. Проте це далеко не так. Старовинна Тягиня (чи Тягинь) у X-XI ст., справді, разом з бессарабськими землями входила до складу Київської Русі, але потім їхні шляхи дещо розійшлися. Бессарабія ще у XII-XIII ст. входила до складу Галицько-Волинського князівства, але вже без Тягині, яка вже у XII ст. була завойована генуезцями і лишалася під їхньою владою аж до завоювання турками, тобто не належала Молдавському князівству, яке заявило про себе у XIV ст. та втратило незалежність у XVI ст. під ударами османів. Саме ними Тягиня була перейменована на Бендереабасі, що означає „Я хочу!”. Лише за господаря Іоана Воде на короткий час (1571-1574 рр.) молдавани оволоділи містом, яке потім лишалося під владою турків аж до переходу всієї Бессарабії до складу Російської Імперії у 1812 р. 1918 р. Бендери, разом з усією Бессарабією, опинилися у складі Румунії, але непокірне місто відповіло на франко-румунську окупацію повстанням 1919 р.,