

УДК 908(477)

С. М. Кинка

## Одесский трамвай в годы оккупации (1941–1944 гг.)

Статья посвящена изучению функционирования трамвая в Одессе в 1941–1944 г., основным источником выступает периодическая печать города. Рассматриваются как технические, так и социальные аспекты функционирования трамвая в годы оккупации.

*Ключевые слова:* Одесса, трамвай, оккупация.

История одесского трамвая насчитывает более чем сто лет. Одесский трамвай был построен по проекту бельгийского общества. 26 апреля 1882 г. была открыта линия парового трамвая, в целом соответствующая нынешнему 18 маршруту. Протяженность линии составляла 4605 саженей, или 9,8 км. Вдоль линии было установлено 16 станций, нумерация которых впоследствии стала общепринятой для всех видов городского транспорта. Паровой трамвай был закрыт в 1913 г., но впоследствии работал в период 1920–1922 гг.

Проект электрического трамвая был утверждён Одесской городской думой в 1908 г. Тогда же и началось строительство. Первые линии были пущены в 1910 г. Новое строительство, в основном, было сконцентрировано на контактной сети и тяговых подстанциях, потому что основная масса линий проходила по существующим линиям конки, принадлежащим тому же бельгийскому обществу. Как и линии конки, трамвайные линии не имели номеров. Были только названия, которые совпадали с названиями улиц, по которым проходили трамвайные маршруты.

До революции происходило бурное строительство новых маршрутов и линий электрического трамвая. В период Гражданской войны трамвай ходил неравномерно, и к 1920 г. трамвайное сообщение было практически прекращено в связи с отсутствием запчастей, обслуживающего персонала и электроэнергии. Восстановление трамвайного хозяйства началось в конце 1921 г.

В 1927 г. в основном закончено восстановление трамвайной сети в том виде, в котором она была построена до революции. Протяженность путей составляла к концу 1927 г. 257,5 км одиночного пути, работало 32 маршрута, парк

составлял 242 моторных и 59 прицепных вагонов, кроме того на балансе было 46 специальных вагонов. По числу вагонов, длине путей, количеству перевезенных пассажиров и валовому доходу одесский трамвай занимал четвертое место в стране после Москвы, Ленинграда и Харькова. В целом конец 1920-х гг. стал для одесского трамвая периодом расцвета, с начала 1930-х гг. с началом перехода на стандартную («широкую») колею началось уменьшение маршрутов и направлений.

Период функционирования трамвая в годы войны слабо отражен в научных и научно-популярных работах, поэтому автор позволит себе сосредоточить свое внимание на периоде 1941–1944 гг., главным образом основываясь на материалах периодических изданий, которые являются одним из наиболее полных и доступных источников по истории Одессы периода оккупации.

### Начало оккупации и восстановление трамвайного сообщения

Не прошло и месяца со дня начала румынской оккупации Одессы, как трамвайное сообщение было восстановлено. «Одесская газета» за 5 ноября 1941 г. писала: «У здания трамвайного парка на Водопроводной улице состоялось торжественное открытие движения восстановленного одесского трамвая» [37]. Инициаторами возобновления движения стали «энтузиасты из старых служащих», сообщила «Одесская газета». По словам анонимного автора статьи, служащие одесского трамвая, несмотря на приказ «уничтожить [подвижной] парк и оборудование», отказались его выполнять и «сохранили для Одессы свое детище» [31].

Уже на конец ноября 1941 г. в Одессе курсировало 11 поездов, 20 находилось в ремонте.

ДИРЕКЦИЯ ОДЕССКОГО  
ТРАМВАЯ.-

ВЫПИСКА ИЗ ОТЧЕТА  
О РАБОТЕ ОДЕССКОГО ТРАМВАЯ с 16.Х.-4Гр. по  
I/I.-1943 года.-

..... Подвижной состав: в рабочем состоянии  
182 вагона, на консервации-требующие капитального ремонта с боль-  
шой затратой труда и материалов - 128. Остальные пассажирские  
вагоны переданы по распоряжению Трехбейной Комиссии некоторым го-  
родам Румынии, либо списаны, как совершенно разрушенные. Путево-  
хозяйство и воздушная сеть восстановлены и по распоряжению Трех-  
бейной Комиссии демонтирована и отправлен в Румынию 21 км. рель-  
совой и воздушной сети.

ЗАМ. ДИРЕКТОРА ТРАМВАЯ

/Инж. ГЕРАСИМОВСКИЙ/

ОСНОВАНИЕ: Фонд "Управление Трамвая Одесского Муниципалитета"  
дело № 135, стр. I.

С подлинным верно:

ДИРЕКТОР ОБЛГОСАРХИВА УНКВД  
по ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ

/В А С С А К/

ВЫПИСКА ИЗ КРАТКОГО ОТЧЕТА

Дирекции Одесского Трамвая за период времени с  
16-го Октября 1941 г. по 1-е Августа - 1943 г.-

..... Препятствием в работе Трамвая является  
недостаток квалифицированной рабочей силы, главным образом  
слесари, что не позволяет производить ремонт вагонов в долж-  
ном объеме, а также развернуть широким фронтом капитальные  
работы.

Низкие ставки почасной платы рабочим не стимулируют  
приток квалифицированных кадров и качество труда. Желательно  
по сему широко практиковать сдельную оплату работ.

Работа вагонного парка часто затрудняется вследствие  
особых условий военного времени, - невозможности производить  
ремонтную работу на вагонах ночью. Это обстоятельство тем бо-  
лее усугубляет положение в связи с недостаточностью подвиж-  
ного состава.

Необходимо добавить, что Трамвай, выполняя рас-  
поряжение военной частей, перевез для городов /на румынск. яз. Ротатса/  
1. 24 км. линейного пути /одноколейного/ со столбами и  
троллей.

2. 69 пассажирских вагонов, из которых 16 было снято с  
эксплуатации.

ДИРЕКТОР ТРАМВАЯ

/АСТРЕМОВСКИЙ/

ЗАВ. СТАТИСТИЧ. ОТДЕЛОМ

/АБИРОВА/

ОСНОВАНИЕ: Фонд "Управление Трамвая Одесского Муниципалитета"  
дело № 135, стр. 46, 47.

С подлинным верно:

ДИРЕКТОР ОБЛГОСАРХИВА УНКВД  
по ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ

/В А С С А К/

Однако стабильности в трамвайном сообщении не было в связи с ограниченной выработкой электроэнергии. Подчеркивалось, что полностью исправными для эксплуатации остались маршруты № 15, 17, 18, 23 и 29. Примерно через полмесяца карта маршрутов расширилась за счет прибавления 2-го, 12-го и 28-го маршрутов. Кроме того, шла подготовка к пуску трамваев по маршрутам № 10 и № 11 со Старосенной площади до Ближних и Дальних Мельниц, а также маршрута № 7. Более того, дирекция одесского трамвая озаботилась и снабжением своих сотрудников, открыв столовую для рабочих предприятия [18].

В начале марта 1942 г. в «Одесской газете» был опубликован обширный материал под названием «Обзор деятельности Одесского муниципалитета с 17 октября 1941 года до 1 марта 1942 года». В нем был раздел о восстановлении и функционировании трамвая в Одессе. Так, становится известно, что из 400 имеющихся вагонов 120 уже приведены в порядок, трамвайные линии приведены в надлежащее состояние за исключением находящихся на Пересыпи («ныне залитых водой», отмечают авторы записки) [17]. Самой большой проблемой стали сильно изношенные электрические кабели.

Затем информация о функционировании трамвая появляется в контексте перевозки пассажиров в дни пасхальных праздников. Так, за два дня — 6 и 7 апреля 1942 г. одесский трамвай перевез 20 тыс. пассажиров, при этом подчер-

кивалось, что функционирует лишь пять маршрутов — № 2, 12, 18, 23 и 29 [30].

К концу весны была увеличена подача электроэнергии до 700 кВт., в связи с чем увеличилась и частота подачи вагонов, что позволило увеличить количество пассажиров до пиковой цифры 100 тысяч в день 10 мая 1942 г. [28]. В начале лета количество маршрутов было расширено до девяти с 39 вагонами на них. Движение одесский трамвай начинал в половине шестого утра и продолжал свою работу до восьми вечера. Однако уже в конце июня, с тем чтобы персонал «своевременно возвращался домой», срок прекращения работы сдвинули на полчаса, таким образом, работа трамвая заканчивалась в 19.30 [20].

Трамвай был весьма доходным видом транспорта, только за 3 июня выручка составила 7 200 марок [24]. Правда, существовали проблемы с пуском линий маршрутов № 6, 8 и 9. Это было связано с тем, что на Пересыпи не были устроены мосты через каналы, которые служили для отвода вод из Куяльницкого лимана в море.

Середина июля 1942 г. принесла некоторые изменения в работу одесского трамвая. Была поднята цена проезда до 25 пфеннигов за пассажироучасток и 1 марки — за грузоучасток [19]. Кроме того, в этом месяце осуществлялись работы на городской электростанции, в связи с чем было обнародовано заявление, что будут ходить только 12 пар поездов по основным маршрутам, но «в понедельник, как и обычно, будет работать 40 пар поездов» [19].

#### Трамвайное движение

| Номер трамвайного маршрута | Конечные точки движения                                       |
|----------------------------|---|
| 1                          | Куликово поле — Херсонская больница                           |
| 2                          | Ж. д. вокзал — Пересыпь                                       |
| 6                          | Пересыпь  |
| 10                         | Ж. д. вокзал — Ближние Мельницы                               |
| 11                         | Ж. д. вокзал — Джутовая фабрика                               |
| 12                         | Большой вокзал — Пересыпь                                     |
| 13                         | Ж. д. вокзал — Аэродром                                       |
| 15                         | Тираспольская пл. — Новая Больница                            |
| 18                         | Куликово поле — Большой Фонтан                                |
| 21                         | Тираспольская пл. — Застава                                   |
| 23                         | Куликово поле — Цирк  |
| 24                         | Греческая пл. — Ланжерон                                      |
| 28                         | Куликово поле — Старая больница (через Старопортофранковскую) |
| 29                         | Люстдорф  |

### Количество вагонов на маршрутах трамвая

| Номер трамвайного маршрута | Количество вагонов            |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1                          | 3 двойных вагона              |
| 2                          | 1 вагон                       |
| 10                         | 1 вагон                       |
| 11                         | 2 двойных вагона              |
| 12                         | 2 двойных вагона              |
| 13                         | 1 двойной вагон               |
| 15                         | 3 двойных вагона              |
| 17                         | 4 двойных вагона              |
| 18                         | 3 двойных вагона и 5 прицепов |
| 21                         | 2 двойных вагона              |
| 24                         | 2 двойных вагона              |
| 28                         | 2 вагона и 4 прицепа          |
| 29                         | 2 вагона и 2 прицепа          |

[41]

В сводке от начала сентября было отмечено, что наибольшей популярностью пользовались маршруты, которые связывали город с пляжами «Аркадия» и «Ланжерон». Новшество осени 1942 г. — начало эксплуатации грузовых вагонов и площадок для перевозок грузов «от государственных учреждений и частных лиц» [23].

Не минули трамвай в годы оккупации и техногенные и природные катастрофы. Так, между 12-й и 13-й станциями Большого Фонтана «имеются значительные провалы недавнего происхождения», писала «Одесская газета» в выпуске от 22 сентября 1942 г. [22]. По мнению издания, они образовались в результате течи водопроводных труб. Как следствие — трамвайный путь разрушен, а работа транспорта прекращена.

В годовщину вступления румынских войск в Одессу в местной печати подводили итоги года, в том числе, что было сделано в сфере транспорта. Так, Дирекция Одесского трамвая сообщила о восстановлении 120 вагонов, постройке двух мостов в районе Круглой площади. Статистика одесского трамвая свидетельствовала, что он оставался важнейшим элементом транспортной системы города: в марте и апреле 1942 г. было перевезено 477 000 пассажиров, доход составил более 50 тысяч марок, в период с 20 мая по 20 июня количество перевезенных возросло до 1 млн 181 тыс. 600 человек, а прибыль составила 185 тыс. марок [5].

В конце октября 1942 г. был пущен 20-й маршрут от Пересыпского моста до Хаджибейского лимана, также был продлен маршрут 6-го номера, который ранее ходил до Ярмарочной площади [14].

В ноябре 1942 г. была повышена стоимость проездных трамвайных билетов. Теперь поездка пассажира стоила 50 пфеннигов, багажный билет — 1 марку, билет до 16-й станции Большого Фонтана — 1,5 марки, а до Люстдорфа — 2 марки [8]. Чуть позже были распространены проездные на месяц, которые стоили весьма большие деньги: предьявительный для частных лиц — 100 марок в месяц, именной — 175 марок, для учреждений — 50 марок, именной для учреждений — 35 марок [32].

В самом конце 1942 г. были предприняты очередные коррективы, связанные с расписанием маршрутов трамвая. Так, первым в будние дни начинали движение вагоны маршрута № 18 (5 часов 30 минут утра), а последним на линию выходили вагоны 16-го маршрута (в 6 часов 15 минут). Заканчивал движение трамвай в 19.55, когда заканчивал движение 29-й маршрут [33]. Причем расписание в будние и выходные дни отличалось, если в будние дни трамвай ходил примерно до 8 вечера, то в воскресенье 13-й маршрут заканчивал работу без десяти десять вечера, а кроме того весь день на маршруты № 15 и № 18 в воскресенье, № 12, 15, 18, 23 и 28 в субботу добавлялись дополнительные вагоны с 13 часов. В дни праздников маршруты и расписание трамвая менялись, о чем предварительно сообщалось в прессе [29].

Последнее сообщение о трамвае в одесской прессе 1942 г. касалось того, что маршрут № 23 был снят с эксплуатации по причине малой популярности. Вагоны были переброшены на маршрут № 16 [34].

С наступлением зимы трамвайные пути были занесены снегом. И хотя дорожное хозяйство было в неудовлетворительном состоянии, трамвайные пути расчищались, по крайней мере, двумя единицами техники [2]. В конце зимы опять произошли определенные изменения в движении маршрутов. С 27 февраля 1943 г. вместо отмененного 23-го маршрута вводился новый 1-й маршрут, его линия начиналась от Куликова поля и доходила до Херсонской больницы. Тогда же был продолжен маршрут № 16, «от бывшего управления ВУФКу на Французском бульваре до ул. Старопортофранковской» [15].

Вопрос проездных билетов поднимался и в 1943 году. Весной по ходатайству Дирекции Индустрии Губернаторства Транснистрии перед Дирекцией Одесского трамвая для рабочих заводов и фабрик, которые подчинялись этому ведомству, были выданы специальные проездные документы. Они давали право их обладателям совершать поездки в общественном транспорте

КОПИЯ

ВЫПИСКА из КРАТКОГО ОТЧЕТА

ДИРЕКЦИИ ОДЕССКОГО ТРАМВАЯ за период времени с 16-го Октября 1941г. по 1-е Августа - 1943г.

Необходимо добавить, что Трамвай, выполняя распоряжение военных частей, передал для городов Рогат"а:

1. 24 км. линейного пути /одноколенного/ со столбами и троллеями
2. 69 пассажирских вагонов, из которых 16 было снято с эксплуатации.

Верно: ДИРЕКТОР ОБЛ. ГОС. АРХИВА УНКВД  
по ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ *С. Соколенко* /СОКОЛЕНКО/

-----  
Областной Государственный Архив УНКВД по Одесской области  
Фонд: Управление Трамвая Одесского Муниципалитета, вязака № 7, дело № 135, л. № 47."

КОПИЯ

№ 2848

20847 24.XI.3  
эвакуированного имущества.-

ДЕЛО № 81  
25.XI 3

АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДИРЕКЦИИ ПРИМАРИИ.

Дирекция Трамвая имеет честь сообщить, что по Службе Пути и Знания с 19-го Августа с.г. было эвакуировано в Румынию следующее трамвайное имущество:

- а/Трамвайные рельсы типа "Денико" общей длиной 2000 м.м. снятые с маршрута № 22
- б/Рельсы типа "Виньоль" III А общей длиной 3820 п.м., снятые с маршрута № - 25
- в/Стрелки "В" правые компл. 2 с маршрута № - 25
- г/Крестовины "В" марки 1/6 шт. 2 с маршрута № - 25
- д/Рельсовые укрепления старые, снятые с маршрута № -25, а именно
 

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| болты стыковые 7/8.....    | 1524 шт. |
| накладки "В" стыковые..... | 508 шт.  |
| шурупы и костыли.....      | 8708 шт. |
| подкладки.....             | 4354 шт. |

а также снятые с маршрута № - 25 тяги путевые "ш"..... 500 шт.

Все это имущество передано Муниципалитету г.Костанца.  
Оценка имущества неизвестна, так как вся переписка по делу передана в Административную Дирекцию Муниципалитета.

ДИРЕКТОР ТРАМВАЯ *Я. Янички* /ЯНИЧКИ/

УПРАВЛ. Д.ДЕЛАМИ *С. Соколенко* /СОКОЛЕНКО/

Верно: ДИРЕКТОР ОБЛ. ГОС. АРХИВА УНКВД  
по ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ *С. Соколенко* /СОКОЛЕНКО/

-----  
Фонд: Управление Трамвая Одесского Муниципалитета, вязака № 7, дело № 136, л. № 8. - /Одесский Областной Государственный Архив УНКВД по Одесской области/

бесплатно с 6 утра до 5 вечера. Стоимость проездного составляла 25 марок, причем половину суммы платит сам работник, а половину — Дирекция Индустрии [26].

Трамвай не только перевозил пассажиров, но и становился предметом упоминания в криминальной хронике. «Одесская газета» сообщала, что в ночь на восьмое марта 1943 г. «несколько злоумышленников пытались проникнуть в Дирекцию Одесского трамвая. Но вместо кассы они попали в склад, где хранилась кукуруза» [12].

В 1943 г. стал ощущаться недостаток электроэнергии. Это было связано, очевидно, с приближением линии фронта и несистемной работой предприятий. Кроме того, весной 1943 г. увеличилась цена за потребляемую электроэнергию, стоимость которой составляла до 70% от общих затрат предприятия. Таким образом, себестоимость одной поездки пассажира возросла до 60 пфеннигов, а цена билета должна была составить 1 марку [16].

Несмотря на приближение к линии фронта жизнь в Одессе продолжалась, в том числе в транспортной сфере. Весной—летом 1943 г. были произведены значительные работы по ремонту электрических подстанций: Аркадийской, Херсонской, Ришельевской, Большой Фонтан. Также были отремонтированы павильоны по городским и загородным линиям, мастерские и служебные здания. Но самыми частыми оставались ремонты путей и колеи по пути движения трамваев № 9, 11 и 18, а также ремонт мостов на Пересыпи [6].

Также весной 1943 г. произошли изменения, касающиеся некоторых направлений движения трамвая. 22 апреля 1943 г. было введено летнее расписание. Согласно которому появился маршрут № 17, курсировавший от Греческой пл. до Аркадии, в то же время маршрут № 16 упразднился; также шла подготовка к пуску маршрута № 20 (Хаджибеевская линия) [9]. Очевидно, что пуск маршрута № 20 откладывался, так как через две недели он упоминался как маршрут, который «будет пущен» наравне с маршрутами № 21 и № 6, который продлили до Зернового рынка [4].

В начале лета опять на страницах центрального одесского печатного издания появилась информация о перебоях с электроэнергией, в связи с чем «трамвайное движение на некоторое время прекращено на отдельных маршрутах» [1]. Но уже к середине июня 1943 г. в «Одесской газете» появилась публикация о том, что ремонтные работы на электрической подстанции завершены и работа трамвая полностью восстановлена.

Что удивительно, несмотря на военное время, было место и для технических инноваций.

В середине лета 1943 г. Дирекция Одесского трамвая восстановила три электрические стрелки в пунктах рельсовых пересечений, «представляющих большую ценность и удобство, благодаря чему имеется возможность сокращения обслуживающего персонала» [38]. Тогда же появилась информация о возможном пуске маршрута № 9, который связывал Пересыпь и Лузановку. По официальной версии пуск задерживался из-за баррикады, которая находилась на пути следования вагона. «Военное командование обещало принять меры к разборке баррикады, что даст возможность пустить эту линию в эксплуатацию» [10].

Также летом 1943 г. появилось одно упоминание о выдаче «льготных трамвайных билетов» [3] и наличии у трамвайного предприятия своего подсобного хозяйства («все овощи поступают в ведение Дирекции и Кассы взаимопомощи трамвая, а затем передаются столовой или выдаются на руки работникам» [36]).

В самом конце лета появилась публикация о передаче Одесскому трамваю жилого дома. «По ходатайству Управления недвижимым имуществом Муниципалитета передано в ведение Трамвая жилой дом, примыкающий к мастерским Трамвая на территории депо Ришелье по Водопроводной улице, 1, заселенный посторонними лицами» [21]. В общем, Дирекция Одесского трамвая получила 20 квартир общей площадью 500 квадратных метров.

Осенью 1943 г. все сильнее стала ощущаться нехватка электроэнергии, в связи с чем было введено новое расписание трамвая, которое сократило время и количество вагонов, которые выходили на маршруты. Несмотря на приближение линии фронта, трамвай все-таки функционировал, причем публикации в периодической печати сообщали как об изменениях в маршрутах и времени выхода вагонов на маршруты, так и об электропитании, которое выделялось на нужды трамвая, и ремонте трамвайных путей [7; 25; 35].

Последнее упоминание о трамвае в период оккупации города датировано 29 февраля 1944 г. Тогда в «Одесской газете» была опубликована краткая заметка под названием «Трамвай». В ней указывалось, что «по главным линиям города возобновилось трамвайное движение, остановленное в течение некоторого времени по техническим причинам» [27].

Отметим, что это было уже менее чем за полтора месяца до освобождения Одессы, и, естественно, в связи с приближением линии фронта в

Одессе ощущалась нехватка электроэнергии, а часть путей могла быть повреждена в ходе бомбардировок города.

Таким образом, одесский трамвай продолжал функционировать, хотя и в ограниченном виде в годы румынской оккупации (1941–1944). Несмотря на трудности и ограниченность ресур-

сов коллектив одесского трамвая сохранил часть материальной базы предприятия и осуществлял перевозку пассажиров в городе. Сохранение одесского трамвая в работоспособном состоянии позволило восстановить его движение уже в первые месяцы после освобождения города в апреле 1944 г.

## Источники и литература

1. В одесском трамвае // Одесская газета. — 1943. — 10 июня. — С. 3.
2. В одесском трамвае // Одесская газета. — 1943. — 16 янв. — С. 3.
3. Выдача льготных трамвайных билетов... // Одесская газета. — 1943. — 4 авг. — С. 3.
4. Движения трамвая // Одесская газета. — 1943. — 7 мая. — С. 3.
5. Дирекция трамвая // Одесская газета. — 1942. — 16 окт. — С. 4.
6. Дирекция трамвая выполнила ряд работ // Одесская газета. — 1943. — 8 апр. — С. 3.
7. Дополнение к расписанию движения трамвая // Одесская газета. — 1943. — 29 окт.
8. Изменение стоимости трамвайных билетов // Одесская газета. — 1942. — 3 нояб. — С. 3.
9. Летнее расписание движения трамваев // Одесская газета. — 1943. — 23 апр. — С. 3.
10. Маршрут № 9 // Одесская газета. — 1943. — 6 июля. — С. 3.
11. Маршрут несколько раз менял свой путь и перестраивался.
12. Неудавшийся грабеж // Одесская газета. — 1943. — 13 марта. — С. 3.
13. Новое расписание трамваев // Одесская газета. — 1943. — 9 сентя. — С.3.
14. Новости трамвая // Одесская газета. — 1942. — 22 окт. — С. 4.
15. Новости трамвая // Одесская газета. — 1943. — 28 февр. — С. 3.
16. О работе трамвая // Одесская газета. — 1943. — 2 апр. — С. 3.
17. Обзор деятельности Одесского Муниципалитета с 17-го октября 1941 года до 1 марта 1942 года // Одесская газета. — 1942. — 11 марта. — С. 4.
18. Одесский трамвай // Одесская газета. — 1941. — 13 дек. — С.3.
19. Одесский трамвай // Одесская газета. — 1942. — 12 июля. — С. 3.
20. Одесский трамвай // Одесская газета. — 1942. — 27 июня.
21. Передача трамваю жилого дома // Одесская газета. — 1943. — 20 авг. — С. 3.
22. Провалы трамвайной линии 18 маршрута // Одесская газета. — 1942. — 22 сент. — С. 3.
23. Работа трамвая // Одесская газета. — 1942. — 11 сент.
24. Работа трамвая // Одесская газета. — 1942. — 7 июня. — С. 3.
25. Ремонт трамвайных линий // Одесская газета. — 1943. — 30 окт.
26. Специальные трамвайные билеты // Одесская газета. — 1943. — 4 марта. — С. 3.
27. Трамвай // Одесская газета. — 1944. — 29 февр.
28. Трамвай 10 мая // Одесская газета. — 1942. — 12 мая. — С. 3.
29. Трамвай в дни праздников // Одесская газета. — 1942. — 22 дек. — С. 3.
30. Трамвай в дни праздников Пасхи // Одесская газета. — 1942. — 9 апр. — С. 3.
31. Трамвай сегодня // Одесская газета. — 1941. — 20 нояб. — С. 2.
32. Трамвайные новости // Одесская газета. — 1942. — 4 дек. — С. 3.
33. Трамвайные новости // Одесская газета. — 1942. — 5 дек. — С. 3.
34. Трамвайные новости // Одесская газета. — 29 дек. — С. 3
35. Увеличение трамвайного движения // Одесская газета. — 1942. — 30 сент;
36. Урожай у трамвайщиков // Одесская газета. — 1943. — 7 авг. — С. 3.
37. Хроника // Одесская газета. — 1941. — 5 нояб. — С. 2.
38. Электрические стрелки // Одесская газета. — 1943. — 6 июля. — С. 3.
39. Трамвайное движение // Одесская газета. — 1942. — 23 июня. — С. 3;
40. Новости трамвая // Одесская газета. — 1942. — 3 июля. — С. 3.
41. Трамвайное движение // Одесская газета. — 1942. — 22 авг. — С. 3.

### The Odessa tram in the years of Nazi occupation (1941–1944)

*S. Kinka*

The article is focuses on a study of the functioning of the tram in Odessa in 1941–1944. The daily newspapers are taken as the main source. Both technical and social aspects of functioning of the tram in the years of occupation are examined.

**Keywords:** Odessa, tram, Nazi occupation.