

48. *Одесские новости*. – 1916. – 24 января.  
49. *Одесский листок*. – 1915. – 18 июля.  
50. *Маленький одесский листок*. – 1916. – 13 июля.  
51. *Маленький одесский листок*. – 1916. – 29 августа.  
52. *Державний архів Одеської області*. – Ф. 634. – Оп. 1. – Спр. 994.  
53. *Центральний державний історичний архів України у місті Києві*. – Ф. 385. – Оп. 2. – Спр. 139.  
54. *Маленький одесский листок*. – 1916. – 11 ноября.  
55. Вільшанська О. *Повсякденне життя населення України під час Першої світової війни // Український історичний журнал*. – 2004. – № 4. – С. 56-70.

**Дьомін О.Б. Черкасов О.А.**

УДК 94(477.74):351.74(=135.1)"1941-1942"

### **ОДЕСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ВУЗОЛ В ПЕРІОД СТАНОВЛЕННЯ РУМУНСЬКОЇ ОКУПАЦІЇ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ**

*Стаття розкриває спроби румунської влади налагодити роботу Одеського транспортного вузлу в період становлення окупаційного режиму на півдні України в роки Великої Вітчизняної війни.*

*Ключові слова: Трансністрія, Одеський транспортний вузол, залізничні дороги, Одеський порт, аеропорт "Татарка", міжміське автомобільне сполучення.*

Напередодні розв'язання війни з Радянським Союзом у червні 1941 р., в планах керівництва фашистської Німеччини та її союзника Румунії захопленню Одеси як найбільшого економічного, наукового і культурного центру півдня України відводилося значне місце. На той час тут налічувалось 442 промислових підприємства союзного і республіканського значення, 16 вищих навчальних закладів, 30 технікумів і середніх спеціальних училищ, а також 6 театрів, десятки бібліотек, музеїв та санаторіїв. Велику роль місто грало і як значний регіональний транспортний вузол, що складався із підрозділів Одеської залізниці, найбільшого на той час на Чорному морі порта, який був основною базою для суден Чорноморського морського пароплавства, і структури Аерофлоту, представленої, насамперед, аеропортом "Застава II".

На додаток до цього, велика військово-морська база, кораблі якої контролювали всю північно-східну частину Чорного моря, робила Одесу бажаною для загарбників метою. Це б могло забезпечити їм певний політичний тиск на Туреччину, а головне, подальше швидке просування військ до Донбасу, Криму та Кавказу. Не менш значимі для Бухареста були і політичні мотиви захоплення Одеси, які стали питанням національного

престижу Румунії та диктатури І.Антонеску. Саме це визначило те, що місто після вступу до нього румунських військ, стало адміністративним і політичним центром території межиріччя Дністра і Південного Бугу, яка отримала назву "Губернаторство Трансністрія". Згідно угоди з Німеччиною, ці землі передавалися у розпорядження румунського уряду за участь у війні з СРСР, що було кроком до здійснення давньої мети кондукетора І.Антонеску щодо "Великої Румунії". А це ще більше зміцнювало в країні його режим, і в зверненні до армії він прямо заявив: "Одеса дасть нам свободу на морі і спокій в країні ..." [20, с. 17].

16 жовтня 1941 р., після 73-денної облоги, румунським військам вдалося захопити Одесу. Вже наступного дня місто було оголошене столицею Трансністрії з утворенням тут румунського цивільного керівництва на чолі з міським головою Германом Пинтя. До апарату виконавчої влади, відповідальної за управління міським господарством, спочатку входили 16 дирекцій, в тому числі і дирекція транспорту. Втім, вона відповідала тільки за організацію внутрішньоміського дорожнього руху [4].

При цьому, відповідно з германо-румунською угодою "Про безпеку, адміністрацію та економічну експлуатацію території між Дністром і Бугом (Трансністрія) і Бугом і Дніпром (область Буг-Дніпро)" (угода "Хауффе – Тетеряну"), підписаною 30 серпня 1941 р. у м.Тігіна, німці намагалися забезпечити собі ключові позиції в Трансністрії. У конвенції говорилося, що всі засоби комунікації, тобто залізні дороги, морські та річкові транспортні шляхи "знаходяться в розпорядженні оперативних військ і адмініструються німецьким транспортним командуванням". Це дало змогу заснувати в Одесі спеціальне транспортне німецьке управління, при якому міг знаходитися емісар Бухаресту для "представництва румунських інтересів". На великих залізничних станціях були створені німецькі транспортні комендатури, а в столиці Трансністрії для вирішення спільних економічних та інших питань ця конвенція передбачила функціонування "комендатури зв'язку німецької армії в Одесі", яку очолив гітлерівський генерал фон Роткірх. В їх обов'язок входило координування дій румунської влади в економічній експлуатації цього регіону, що практично відкривало німцям можливість підпорядкувати собі діяльність румунської адміністрації [10, с. 255]. І тільки в березні 1942 р. Бухаресту з великими труднощами вдалося домогтися передачі частини залізниць Трансністрії румунській адміністрації. Зокрема, німецька адміністрація залишила за собою управління на одесько-львівському напрямку, а румунська – на магістралі Одеса-Бізула. На цій ділянці була утворена Задністровська залізниця, роботу якої контролювала губернаторська дирекція адміністрації та шляхів сполучення, яка була створена відповідно до Декрету № 1, підписаного ци-

вільним губернатором Трансністрії Г.Алексяну 19 серпня 1941 р. Її керівником був призначений інженер Д.Кодряну, а штат працівників залізниці, крім машиністів і чергових по станціях, надісланих із Румунії, комплектувався з колишніх співробітників радянської Одеської залізниці, які залишилися на окупованій території. До середини 1942 р. загальна кількість робітників на Західнорумунській залізниці склала 12 тисяч чоловік, а її межами стали станції Юрківка (на перегоні Вапнярка-Жмеринка), Голта, міст через Південний Буг, розташований біля Вознесенська, Тирасполь і Кароліно-Бугаз [11, с. 139].

Разом з тим, Одеський залізничний вузол після відходу радянських військ представляв собою жалюгідне видовище. З руйнуванням багатьох станцій та під'їзних шляхів місто фактично було відрізане від решти районів України, а також Молдови та Румунії. Додатково до цього виникла гостра нестача залізничних робітників, поїзних бригад та потягів. Крім підірваних на станціях Одеса-Застава II, Слобідка та Одеса-Мала бронепоездів, які побудували одеські робітники під час румунської облоги міста в серпні-жовтні 1941 р., на залізничних шляхах більше не було виявлено жодного паровозу.

Все це не дозволяло окупаційній владі сразу ж використовувати місцеву залізничну мережу для постачання всього необхідного наступаючим на півдні фашистським військам. Зникнення рухомого складу було пов'язане з тим, що в серпні 1941 р. з Одеси морем евакуювали десятки паровозів разом з паровозними бригадами, а також майже все обладнання, паливо і більшість робітників місцевого залізничного вузла. Зокрема, 7 серпня в порту на 6000-тонний плавучий док було завантажено і відправлено до Миколаєва 26 паровозів з повними вугілля тендерами. Цим же рейсом евакуювали все керівництво Одеської залізниці, сотні її співробітників і 52 паровозні бригади. Вже наступного ранку цей плавдок прибув до Миколаєва, а ввечері одеські залізничники повели вглиб країни 25 ешелонів, навантажених заводським обладнанням місцевих судноверфей. 10 серпня з Одеського порту на плавучому доці, що буксирувався трьома судами, в море вийшла ще одна партія залізничників, обладнання та локомотивів. Незважаючи на те, що в морі ця експедиція піддалася неодноразовим нальотам ворожої авіації, яка скинула на караван близько 80 авіабомб, на наступний день плавдок з 35 паровозами успішно прибув до Миколаєва. Останній рейс, яким моряки Чорноморського пароплавства 15 серпня намагалися евакуювати майно, паровози і співробітників Одеського залізничного вузла, виявився невдалим. Як тільки плавдок вийшов з порту, в шести кілометрах від Одеси, він був атакований фашистськими літаками і отримавши кілька прямих влучень, затонув разом з пасажиром-

ми, вантажем і рухомим складом. У цьому рейсі загинуло близько 1200 людей і 41 паровоз [20, с. 36, 48, 65].

Проте, відсутність рухомого складу та руйнування залізничних шляхів і станцій Одеси не загальмували дій фашистів. Плануючи напад на СРСР, в Берліні одразу вирішили на окупованих територіях перешивати міське залізничне полотно на європейський стандарт. Тому, на Одеському вузлі теж не відновлювали пошкоджену дорожню мережу в колишньому вигляді, а відразу пристосовували її під ширину європейської колії. Отож 16 листопада 1941 р. роботи по перешивці основних під'їзних шляхів до Одеси були завершені, і в дію вступили станції Одеса-Порт, Одеса-Товарна, Одеса-Сортувальна, Одеса-Застава I і Одеса-Головна, на яких чисельність співробітників досягла 2500 чоловік [11, с. 139.].

З цього часу через Одеський транспортний вузол починається регулярний рух вантажних і військових ешелонів, а після ремонту вокзалу до них приєднали і пасажирські потяги. При цьому румунська влада включила в перший розклад, оприлюднений 25 листопада 1941 р., і свої потяги [12]:

*Розклад постійного повідомлення пасажирських поїздів,  
що курсують в Трансністрії зі станції Одеса-Головна:*

#### 1. Румунські потяги:

№ потягу	маршрут руху	графік руху
1015	Одеса – Тирасполь	відхід щоденно о 16.00. прихід у Роздільну о 18.15. прихід у Тирасполь о 22.05.
1016	Тирасполь – Одеса	відхід щодня о 11.10. прихід у Роздільну о 14.55. прихід до Одеси о 17.10.

#### 2. Німецькі потяги:

1001	Одеса – Роздільна	відхід щоденно о 09.38. прихід у Роздільну о 11.52.
1002	Роздільна – Одеса	відхід щоденно о 14.47. прихід до Одеси о 17.25.
1024	Одеса – Бірзула	відхід щоденно о 10.05. прихід у Роздільну о 12.36. прихід у Бірзулу о 16.29.
1025	Бірзула – Одеса	відхід щоденно о 08.42. прихід у Роздільну о 11.35 прихід до Одеси о 13.26.
1026	Одеса – Бірзула	відхід через день о 11.20. прихід у Роздільну о 13.07. прихід у Бірзулу о 15.51.
1027	Бірзула – Одеса	відхід через день о 10.15. прихід у Роздільну о 14.08. прихід до Одеси о 16.01.

Крім того, у грудні 1941 р. до цього розкладу були додані ще 12 румунських потягів, які додатково з'єднали Одесу регулярним рухом із Тирасполем, Бірзулою, Балтою, Голтою та Жмерінкою [13].

Навесні 1942 р. румунська адміністрація, виконуючи вимоги німецького командування про підтримку в справному стані залізниць, що проходять по території Трансністрії, приступила до розширення робіт по ремонту під'їзних шляхів Одеського залізничного вузла. Для цього було замовлено і доставлено з Румунії на станцію Одеса-Товарна 26 тис. шпал і 16 тис. рейок. І вже до 15 травня, після прокладки нових гілок та відновлення мостів у м.Тігіна, а також с. Веселинівці, було відкрито пряме сполучення між Одесою, Бухарестом і Вознесенськом.

Разом з тим, пересування цивільного населення Трансністрії залізницею було обмежене, і для придбання проїзного квитка на потяг видавався спеціальний дозвіл місцевої влади із зазначенням мети поїздки. Крім того, згідно наказу № 5, підписаного корпусним генералом П. Думітреску 31 грудня 1941 р., всі приватні особи при знаходженні на території Трансністрії, де заборонялося пересування між населеними пунктами між 22.00 та 5.00, повинні були мати при собі посвідчення особи. При цьому, для пересування всередині повітів були потрібні перепуски, що видавалися столичним управлінням жандармерії і комунальною владою, а пересування між повітами допускалося тільки на підставі дозволу префекта, який затверджувався начальником гарнізону. В'їзд в межі Трансністрії здійснювався тільки з дозволу румунської і німецької адміністрації і прибуваючі особи зобов'язані були протягом 6 годин отримати дозвіл на проживання у столичному жандармському управлінні з реєстрацією в районних примаріях [18, с. 167].

Значні зусилля докладала окупаційна влада і до відновлення роботи Одеського порту. Продовження наступу фашистських військ на півдні та невдачі при облозі Севастополя і під Ростовом вимагали від керівництва Німеччини та її союзників постійного пошуку нових можливостей для поповнення і посилення своїх армій. Однак залізничний транспорт, який постійно перебував під певним тиском радянської авіації і партизанів, не завжди справлявся із завданнями перекидання озброєння, продовольства, пального і людських резервів, потреби яких у німецьких передових частин зростали з кожним днем. Так, налагодження одразу транспортування різних вантажів і маршового військового поповнення по залізниці вимагало величезної кількості рухомого складу, який у більшості своїй, при відступі радянських військ знищувався або його встигали видігнати у тил країни. Використання ж відразу окупантами своїх паровозів та ва-

гонів було неможливе через різну ширину колії радянських залізниць і європейських магістралей [1, с. 207].

Значні труднощі в постачанні вантажів для наступаючих військ виникали у тилових служб вермахту і при користуванні автотранспортом. Потреби вермахту в роки війни забезпечували близько 400 тис. автомашин, зібраних з усіх країн Європи. Але не всі з них були придатні для роботи в умовах радянських доріг, особливо в періоди негоди. І якщо "Пежо" з труднощами, але все ж долали розкиснулі від дощу путівці, то "Опель-Бліци", що мали низьку посадку для їзди по асфальту, сразу ж сідали на "череву", штабні "Бенци" і "Мерседеси" постійно буксували в калюжах, а санітарні "Магіруси", вивозячи поранених, дуже часто перекидалися. Добре в подібних умовах відчували себе тільки дизельні "Бюссінги", але подібних автомобілів у частинах наступаючих фашистських дивізій було небагато. У своєму щоденнику про стан автомобільного парку вермахта начальник штабу сухопутних військ Німеччини генерал-полковник Ф. Гальдер писав наступне: "Некомплект автомашин (станом на 16 серпня) склав 38 тисяч одиниць. 50% цієї кількості припадає на танкові й моторизовані війська, 25% – на частини резерву головного командування, ще 25% – на піхотні дивізії" [1, с. 137].

У ситуації, що склалася, саме Одеса з її кращим на Чорному морі портом, повинна була стати головною тиловою базою забезпечення німецької групи армій "Південь", особливо її танкових дивізій, які гостро потребували румунської нафти і продовжували рватися до перевалів Головного Кавказького хребта. Певною мірою цьому сприяли і події, що розгорталися на морі, де радянський Чорноморський флот з втратою Одеси і прориву німецьких військ до Криму перейшов на базування в порти Кавказу. І як наслідок цього – його бойові кораблі, насилу забезпечуючи усім необхідним гарнізон блокованого Севастополя, практично перестали з'являтися в північно-східній частині Чорного моря, що дозволило фашистам організувати тут дешеве і безпечне транспортування вантажів судами. Проте, відразу використувати Одеський порт для подальшого проведення "бліцкригу" та розгрому Червоної Армії в найкоротші терміни гітлерівському командуванню не вдалося. Після залишення радянськими військами Одеси в жовтні 1941 р. портове господарство було тут у такому стані, що являло собою сумне видовище – підірваний Воронцовський маяк, знищені причали і складські приміщення, з уламків яких стирчали покручені частини механізмів і порталних кранів. При цьому замінованими виявилися не тільки всі фарватери ближнього рейду, але і акваторія гавані, що не дозволяло більше вважати колишній першокласний Одеський порт найкращим на Чорному морі [19, с. 122].

Реалії становища змусили окупантів відновлювати порт тільки частково. Не в меншій мірі цьому сприяла боротьба, яка почалася тут за керівництво між німецьким і румунським командуванням, а пізніше і окремими румунськими комерційними компаніями. Вже з першого дня окупації Одеси управління портом стало прерогативою німців, які розгорнули тут два відділи: "Зеетранспортштелле", котрий здійснював роботи безпосередньо в гавані і "Дойчватерлінія", що координував вантажні перевезення між портом і містом. Неодноразові спроби вирішити питання про передачу гавані у відання румунської влади, навіть за допомогою втручання румунського морського міністерства і особисто морського міністра контр-адмірала Пейшена, а також губернатора Трансністрії Г. Алексяну, спочатку позитивних результатів не дало. До того ж, оголошена на 3 листопада 1941 р. в Одесі реєстрація всіх колишніх працівників радянського наркомату водного транспорту в румунській водній інспекції, що розташувалася за адресою: вул. Гоголя, буд. 3, тільки посилила напругу у відносинах між союзниками. У відповідь на це 9 лютого 1942 р. німецька адміністрація порту зобов'язала всіх моряків колишнього радянського військового і торгового флоту, що залишилися в місті, з'явитися в двадцятиденний термін з документами для реєстрації на Митну площу. Ще однією з причин подібної акції стала вказівка, отримана з Берліна старшим капітаном Одеської гавані, про початок навігації в північно-східній частині Чорного моря вже навесні 1942 р. [14].

З настанням весни 1942 р. покращення в німецько-румунських відносинах не настало. Дійшло до того, що начальник румунського генштабу, корпусний генерал Ілія Штефля був змушений 21 березня 1942 р. написати в Бухарест до Ради міністрів, що оскільки румунська влада не може прийняти жодних заходів щодо випадків свавілля німецьких військово-службовців, то у місцевого населення "створюється враження, що вони (тобто німці. – О. Ч.) є справжніми господарями Трансністрії" [10, с. 258].

Крапку в розбіжностях поставило рішення Берліна розділити акваторію, причальні споруди та майно порту в точному розмежуванні функцій з експлуатації на німецьку та румунську зони. І вже 23 квітня 1942 р. німецьке командування організувало урочисту передачу Одеського порту в спільну експлуатацію з румунською владою. При цьому, вся територія порту залишилася в оперативному підпорядкуванні вермахту, який зберіг тут німецьку охорону і залишив у своїй зоні колишнє управління, яке займалося тільки військовими вантажами. Для цього в Практичній гавані виділялися Червоні пакгаузи і склади № 6, 8, 9, 10 і 11, де зберігалося призначене для постачання групи армій "Південь" озброєння, спорядження

і фураж. Румунам же дісталася обробка поступаючих морем продовольчих та інших вантажів не військового характеру, а також роботи з розчищення гавані та ремонт і відновлення причалів з обладнанням, яке на них знаходилось. Разом з тим, навіть з поділом в порту території і повноважень недовіра союзників один до одного не зникла. Так, керівники румунської портової влади в донесенні до губернатора Трансністрії запитували: "... як нам слід вирішувати непорозуміння з органами німецької військової адміністрації порту, пов'язані з використанням обладнання і матеріалів, і в яку вищу інстанцію слід звертатися у випадку, якщо ми будемо вважати, що порушуються румунські інтереси" [5].

Одночасно з цим румуни створюють в порту капітанію, яка знаходилась під керівництвом командора Аліманеску. В її функції входив прийом, розвантажувально-навантажувальні роботи та відправка судів з невійськовим вантажем, а також забезпечення порядку на причалах, прийом на роботу благонадійних співробітників і видача перепусток для проходу в румунську зону гавані. Так само для організації відновлювальних робіт та наглядом за просуванням вантажів тут був утворений і "Відділ експлуатації порту". Керувати цим підрозділом призначили інженера Д. Попеску, а його заступниками стали інженери В. Греку і А.Бурлаку, які прибули з Констанци до Одеси ще в середині листопада 1941 р. Управління цього відділу знаходилось в одній з уцілілих будівель Херсонського дворика [6].

Однак швидке відновлення роботи порту в повному обсязі навіть спільними зусиллями виявилось окупантам не під силу. Однією з причин цього стала нестача потрібної кількості кваліфікованих фахівців. До того ж, порт виявився занадто великим, а руйнування в ньому як гідротехнічних споруд, так і механізації, виявились дуже значними. Крім того, його відновленню заважала і закулісна боротьба, яка розгорнулася на літо 1942 р. в раді міністрів Румунії, де окремі урядові угруповання за хабарі лобювали передачу порта різним приватним компаніям. Проте основними претендентами в цьому суперництві стали вже створені в Одесі такі державні структури як капітанія і "Відділ експлуатації порту", з якими змагалось приватне пароплавне агентство "Сенестру". З рештою, цей спір виграв "Відділ експлуатації порту", який відразу був перейменований в дирекцію порту. Ця установа організаційно складалася з п'яти секцій: будівельної, нафтоналивної, морської-водолазної і двох судноремонтних, розгорнутих на базі колишніх судноремонтних заводів № 2 та ім.Марті. З вересня 1942 р. до цих підрозділів додалися ще дві секції – господарсько-постачальницька і експлуатаційна, яка відала вантажно-розвантажувальними роботами [7].



Складовою ланкою Одеського транспортного вузла під час румунського правління став аеропорт, який 2 червня 1942 р. після будівництва аероказалу та реконструкції льотного поля відкрився в Татарці. Відразу ж він отримав статус міжнародного і обслуговувався румунською авіакомпанією "LARES". Перші рейси її літаків L-10Ф "Електра" фірми "Локхід", які вміщували 10 пасажирів, проходили по лінії Одеса – Галац, і тривалість їх становила дві години. Але з часом цей маршрут був скасований і надалі польоти літаків з Татарки проходили за наступним розкладом [15]:

*Розклад руху літаків румунської авіакомпанії "LARES"  
з аеропорту Татарка:*

п/н	маршрут руху	дні вильоту	час вильоту	час польоту	вартість квитка
1	Одеса-Тирасполь	щоденно	09.30.	30 хв.	20 РККС
2	Тирасполь-Одеса	щоденно	15.00.	35 хв.	1200 лей
3	Одеса-Констанца-Бухарест	по середах	з Одеси о 15.35 приліт до Констанци о 16.30 виліт з Констанци о 17.00 приліт до Бухареста о 17.50	2 г. 15 хв.	95 РККС
4	Бухарест-Констанца-Одеса	по середах	з Бухареста о 09.00 приліт до Констанци в 09.50 виліт з Констанци в 10.25 приліт до Одеси в 11.40	2 г. 20 хв.	5700 лей

Для бойового прикриття пасажирських літаків в повітрі і на аеродромі до Татарки була перебазована румунська винищувальна ескадрилья "Буг", а по периметру льотного поля встановили 5 батарей зенітних автоматичних гармат і кулеметів. Окрім пасажирів, літаки авіакомпанії "LARES" перевозили періодичні видання, пошту і посилки вагою до 10 кг., зв'язавши Одесу поштово-транспортними авіалініями не тільки зі столицею Румунії, а й з багатьма містами Європи. 6 червня 1942 р. столичний аеродром Трансністрії "Татарка" прийняв перших закордонних пасажирів, серед яких з Риму прибула делегація кореспондентів, яку очолював голова королівської спілки журналістів Італії, головний редактор газет "Трибюн" і "Лавор фашиста" Д. Гульєльмотті. Цим же літаком до Одеси прилетіли декілька італійських льотчиків і морських офіцерів. А вже наступного дня в Одесу літаком прибула дружина диктатора Румунії І.Антонеску – Марія [16].

Разом з тим, слабкий розвиток в Одеському транспортному вузлі отримало міжміське автомобільне сполучення. І однією з причин цього став незадовільний стан дорожньої мережі. Незважаючи на вказівку І.Антонеску, який 17 липня 1941 р. забов'язав усі окупаційні адміністрації негайно почати відновлення доріг, залучивши до цього місцеве населення, ро-

боти на автошляхах Трансністрії проводилися дуже повільно. Так, за рік румунського правління тут було збудовано та введено в дію лише близько 200 км. доріг, з яких третину асфальтували [3, с. 195]. Тому за цей час окупантам вдалося організувати щоденне автобусне сполучення тільки по маршруту Одеса – Миколаїв, яке проводилось під егідою румунського Червоного Хреста. В ньому брали участь три автобуси, які долали відстань 120 км. за чотири години. Проте, незважаючи на слабку дорожню мережу, представники румунської влади заявили про будівництво міжнародної автостради Бордо – Одеса, яке повинне було початися зимою 1942 р. Траса цієї багатополосної магістралі, яка отримала назву "Магістраль 44-ї паралелі", мала пройти по півдню Європи через Ліон, Турин, Венецію, Трієст, Белград і Бухарест [3, Р. 126].

18 липня 1942 р. з перевіркою діяльності румунської адміністрації в Одесу прибув міністр шляхів сполучення і громадських робіт Румунії доктор Г.Бушіла. Оглянувши основні об'єкти транспортного вузла столиці Трансністрії, він залишився задоволений їх станом, та на нараді керівників губернаторства особливу увагу приділив питанням перспектив подальшого розвитку і розширення вантажних і пасажирських перевезень через Одесу [17].

Проте, такий оптимізм в настрої румунського міністра навряд чи відповідав дійсності. Зокрема, незважаючи на те, що окупантам вдалося налагодити в Трансністрії залізничне сполучення і до липня 1942 р. через Одесу прослідувало близько 4 тисяч вагонів з військовими вантажами, а також захопленими фашистами на окупованих територіях "трофеями", Задністрівська залізниця явно не справлялася з перевезеннями [8]. Насамперед, цьому сприяла нестача залізничних робітників, поїзних бригад і паровозів, а також постійні порушення графіка руху поїздів, пов'язані з військовими діями. Крім того, дуже повільно просувалися роботи по відновленню магістральних об'єктів, а пропускна спроможність тих, що вступили в дію, виявилася слабкою. Означені недоліки негативно впливали на роботу залізниці, що, в першу чергу, зривало поставки продовольства, озброєння, техніки і маршового поповнення наступаючим на півдні фашистським дивізіям.

Не зуміла окупаційна влада остаточно налагодити роботу і Одеського порта, де до середини 1942 р. тільки на декількох причалах були організовані вантажно-розвантажувальні операції з баржами і малотоннажними судами. При цьому вантажообіг порту з вересня 1942 р. по березень 1943 р. становив лише 33 110 тонн, в той час як в останній передвоєнний 1940 р. через Одеську гавань пройшло 4 млн. 530 тис. т. вантажів [9]. В допов-

нення, дуже слабкий розвиток отримало в Трансністрії автомобільне сполучення з практично відсутнім будівництвом шосейних доріг. Ще меншого значення здобули організовані тут румунами авіаперевезення, які фактично знаходились в зародковому стані. По суті, окупаційній владі до середини 1942 р. так і не вдалося налагодити в повному обсязі вантажні та пасажирські перевезення через Одеський транспортний вузол. Він так і не став основною тиловою базою німецької групи армій "Південь", яка розгорнула в цей час широкомасштабний наступ на Ста-лінград і Кавказ.

**Dyomin O.B. Cherkasov A.A.**

**THE ODESSA TRANSPORT KNOT IN THE PERIOD  
OF BECOMING OF ROMANIAN OCCUPATION  
ON THE SOUTH OF UKRAINE**

*Article opens attempts of the Romanian authorities to adjust work of the Odessa transsweaty knot in formation of an occupational mode in the south of Ukraine in days of the Great Patriotic War.*

*Key words: Transnistriya, Odesa transsweaty knot, the railways, Odessa port, airport "Tatar", inter-car communication.*

**Демин О.Б. Черкасов О.А.**

**ОДЕССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ  
В ПЕРИОД СТАНОВЛЕНИЯ РУМЫНСКОЙ ОККУПАЦИИ  
НА ЮГЕ УКРАИНЫ**

*Статья раскрывает попытки румынских властей наладить работу Одесского транспортногo узла в период становления оккупационного режима на юге Украины в годы Великой Отечественной войны.*

*Ключевые слова: Транснистрия, Одесский транспортный узел, железные дороги, Одесский порт, аэропорт "Татарка", межгородское автомобильное сообщение.*

**Джерела та література**

1. Гальдер Ф. Русская кампания. Хроника боевых действий на Восточном фронте. 1941-1942 / Пер. А. Л. Андреева. – М. 2007.
2. Там же.
3. Dallin A. Odessa, 1941-1944; A Case Study of Soviet Territory Under Foreign Rule. – Iasi-Oxford-Portland, 1998.
4. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). Ф.Р. – 2243, оп. 2, спр. 53, арк. 23.
5. ДАОО. – Ф.Р. – 1820, оп. 1, спр. 309, арк. 10.
6. Там само. – Ф.Р. – 1820, оп. 1, спр. 692, арк. 97.
7. Там само. – Ф.Р. – 1820, оп.1, спр. 694, арк. 96.

8. Там само. – Ф.Р. – 1234, оп. 1, спр. 293, арк. 121-122.
9. Там само. – Ф.Р. – 1820, оп. 1, сп. 694, ар. 94-98; Павлюк Н.П., Глеб-Кошанская Т.Н. Наследие Ф.П.Де-Волана. – Одеса, 2002. – С. 240.
10. Левит Н.Е. Вступление Румынии в войну против Советского Союза // Крестовый поход на Россию: Сборник статей / Ред. М. Чернов. – М., 2005.
11. Линюк Ю.С. Сторінки історії Одеської залізниці. Історичний нарис. – Одеса, 2005.
12. Одесская газета. – 1941, 25 ноября.
13. Там же. – 1941, 19 декабря.
14. Там же. – 1942, 9 февраля.
15. Там же. – 1942, 29 липня.
16. Там же. – 1942, 7; 8 липня.
17. Там же. – 1942, 19 июля.
18. Одесская область в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.: Документы и материалы. – Одесса, 1970.
19. Одесский порт. Год 1941: Одесские портовики в героической обороне родного города: [СБ] / Музей Одесского морского торгового порта им. Ф.П. Деволана. Ред. Т.Н. Глеб-Кошанская. – Одесса, 2006.
20. Цит. по: 73 героических дня: Хроника обороны Одессы в 1941 г. – 2-е изд. – Одесса, 1978.

**Кузьміна С.Б.**

УДК 94 (498.7) "18"

## **ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ БОЛГАР БЕССАРАБІЇ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.**

*У статті розглядаються особливості заселення Бессарабії болгарами та формування їх соціально-правового положення в регіоні в першій половині ХІХ ст.*

*Ключові слова: міграції, заселення, колоністи, болгари, Бессарабія, соціально-правовий статус.*

Після проголошення незалежності в 1991 р. Україна стала на шлях розбудови демократичної та правової держави. Виходячи з того, що сьогодні на території нашої країни проживає понад 130 національностей, одним з провідних політико-правових напрямків діяльності в процесі державотворення та національного відродження повинне бути вирішення питання щодо забезпечення прав і свобод національних меншин, які прибули до України в різні періоди її історичного розвитку та відіграли велику роль у її соціально-економічному, політичному та культурному житті. В зв'язку з цим помітним явищем у сучасній історичній науці стало зростання інтере-