

Література

1. Шишкин К.А. Первенец советского тепловозостроения // Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта – 1957. - №6. – С.59-63.
2. Гумилевский Л.И. Тепловозы – М.: Молодая Гвардия, 1957. – С.26.
3. Якобсон П.В. История тепловоза в СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1960. – С.3.
4. Гаккель Я.М. Тепловоз // Экономика, труд и техника – 1923. - №3.- С. 3-14.
5. Шкроб М.С. Первый мощный тепловоз построенный на русских заводах // Железнодорожное дело – 1925. - № 6 – С. 27-35.
6. Пойдо А.А. Развитие тепловозной тяги за 30 лет Советской власти // Техника железных дорог - 1947. - № 11 – С. 19-21.
7. Гаккель Е.Я. Тепловозы с электрической передачей // Электричество – 1950. – №2. – С.78-82.
8. 40-летие советского тепловоза // Железнодорожный транспорт – 1965. - №1. – С.81-82.
9. Кметик П.И. Родина тепловоза // Железнодорожный транспорт – 1967. - №3. – С.3-8.
10. Советские тепловозы. - М.: Машгиз, 1956, - 3-е изд.- С.12.
11. Ветров И.Е. Легендарные локомотивы. Первый советский тепловоз // Железнодорожный транспорт – 1977. - № 10 – С. 64-72.

УДК 625.1(477)(09)

ЗАЛІЗНИЦЯ – СТРАТЕГІЧНИЙ ГАРАНТ СУВЕРЕНІТЕТУ ДЕРЖАВИ

Губ'як В.Д. канд. іст. наук

(Тернопільський педагогічний інститут ім. В. Гнатюка)

В этой статье стратегическое значение, а так же история Львовской магистрали железной дороги связаны с формированием железнодорожной сети дорог в Украине, в составе Больших европейских монархий – России и Австро-Венгрии, между которыми непрерывно шла борьба за рынки и сферы влияния в мире.

About the history of Lviv Railway System in Galicia and Ukraine in whole that was connected with the formation of railway branch line as a part of powerful at that time European monarchies – Russian and Austro-Hungarian.

Високорозвинена транспортна система кожної держави — це гарант її економічного зростання та добробуту громадян, оскільки економічний розвиток країни тісно пов'язаний з розвитком шляхів сполучення.

Від самого початку формування транспортної мережі її стан неодмінно визначав масштаби й темпи освоєння природних ресурсів, використання сільськогосподарських угідь, виникнення промислових центрів і т. ін.



Після скасування кріпацтва в Росії почався розвиток більш прогресивних порівняно з феодалними капіталістичних відносин. Стосувалося це насамперед багатих на природні ресурси та високопродуктивних у промисловому і сільськогосподарському виробництві регіонів України. Це, в свою чергу, зумовило прискорене будівництво шляхів сполучення для забезпечення зростаючих обсягів виготовлення різних видів продукції.

Однак, будівництву залізниць протидіяли високопосадовці державні чиновники, які мотивували недоцільність розвитку колійної транспортної мережі наявністю водних та інших шляхів сполучення, власники станцій та засобів перевезення на гужових трактах та інші противники появи нового виду транспорту, які побоювались небезпечного конкурента — залізниці [1].

Історія вітчизняної транспортної системи яскраво відображає умови та особливості її формування й розвитку, які визначили загальний характер цієї системи і можливості її розширення. Лише після виявлення згаданих особливостей можна встановити закономірності та прогресивні тенденції удосконалення залізничної мережі.

На території України з її географічною та природною своєрідністю транспортна мережа, як і інші галузі господарського комплексу, розвивалася вкрай нерівномірно. Перші залізниці почали будуватися в південних районах для доставки сільськогосподарської та іншої продукції до морських портів, адже пороги в низинах Дніпра перешкоджали використанню річкового транспорту. На формування мережі вітчизняних залізниць чималий вплив справило й те, що вони будувалися здебільшого в інтересах різних держав, під владою яких у той час знаходились окремі регіони України.

Високим темпам будівництва залізничних колій, крім освоєння багатих природних ресурсів, сприяло також зростання споживання вугілля, яке ввозилося з Англії, зокрема для забезпечення паливом іноземних паровозів, що експлуатувалися на збудованих вітчизняних коліях.

У початковій стадії розвитку залізниць України можна виділити два періоди інтенсивного будівництва: перший — в кінці 60-х і на початку 70-х років XIX ст. (приблизно 25 % сучасної довжини мережі), другий — у другій половині 90-х років XIX ст. (близько 20%). Це були періоди світової "гарячки" будівництва залізниць, використання яких дозволяло задовольнити потреби у перевезенні вугілля та металу, виробниц-

тво яких на Україні невинно зростало. Найбільш відчутно така тенденція виявила себе в економічно розвинених регіонах України, де будівництво залізниць відбувалось одночасно в декількох напрямках. Це було пов'язано з особливостями формування залізничної мережі в складі могутніх на той час європейських монархій — Росії та Австро-Угорщини, між якими точилася боротьба за поділ ринків збуту. Остання супроводжувалася територіальними претензіями і врешті протистоянням двох військових блоків. З іншого боку, посилення економічної могутності цих країн вимагало розширення обміну товарів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зокрема з використанням території України [2].

Російська імперія значно відставала у розвитку залізниць від багатьох провідних країн світу в другій половині 60-х років XIX ст. У 1865 р. залізниці США вже мали довжину 56,6 тис. км, Англії — 21,4 тис. км, Франції та Німеччини — по 14 тис. км, а величезна територія Росії — лише 3,8 тис. км. Весною — на початку квітня — 1865 р. царський уряд створив Особливу комісію з визначенням принципів подальшої політики щодо розвитку залізничного транспорту в країні. Очолив її голова департаменту державної економіки Державної ради, у минулому головноуправляючий шляхами сполучення і публічними будівлями, генерал від інфантерії К.Чевкін.

Державна комісія Російської імперії залучила до роботи Павла Мельникова, великого фахівця з будівництва залізниць, організатора залізничного транспорту в Російській імперії, автора першої в країні теоретичної праці із залізничної справи «Про залізниці». Саме йому належить розроблення проекту першого науково обґрунтованого перспективного плану розвитку мережі шляхів сполучення Росії. Проект був опублікований у 1863 р. У ньому передбачалося з'єднання рейковими шляхами Москви з промисловими центрами країни, з портами на південних морях, створення транспортних зв'язків між головними водними артеріями і забезпечення вивезення кам'яного вугілля з Донбасу до

Москви і Петербурга. Це був справді професійний підхід до вирішення проблеми шляхосполучень у комплексі. Вперше детально обговорювалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістралей. З огляду на це у намічену мережу було включено п'ять основних напрямків. Це найвагоміший напрямок — південно-західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із західною лінією між Брянськом і Рославлем — 1 тис. 135 км. [3].

Ця мережа повинна забезпечити доставку основних товарів у приморські порти, з'єднала б родючі губернії з регіонами північного заходу, зв'язала б головні адміністративні центри, де мешкала значна частина населення. Бралось до уваги також завдання щодо постачання залізниць паливом з Донецького басейну. За обговорення цього проекту в ділових колах виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса—Київ—Ніжин—Кролевець—Калуга—Москва.

Особлива комісія зробила висновки і представила царю Олександрю II, де зазначалося, що заповільнення будівництва системи залізниць в державі становить небезпеку для країни і що лише прискорене спорудження залізниць — стратегічна й невідкладна проблема і стратегічна потреба Росії.

Комісія обгрунтувала створення розгалуженої мережі залізниць, яка з'єднала б центр Російської імперії і окрайними землями, насамперед і південними, західними, а також з приволзькими губерніями у найближчі шість років. А для цього вважала за необхідне залучити іноземні приватні інвестиції, бо спорудження казенних залізниць вимагало б укладання обтяжливих для бюджету багатомільйонних державних позик, які за умов важкого фінансового стану в країні були абсолютно неможливі.

Глобальною перевагою такої системи фінансування комісія вважала можливість швидкого будівництва залізниць. Також було запропоновано, не чекаючи утворення в Росії залізничних компаній, залучити до справи залізнич-

ного будівництва великих вітчизняних та іноземних капіталістів. Прочитавши висновок комісії, Олександр II наклав на неї резолюцію «Справедливо» і запропонував П.Мельникову, на той час головному управляючому шляхами сполучення і публічними будівлями, й міністру фінансів Російської імперії М.Рейтерну надати свої пропозиції.

Перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі П.Мельникова був затверджений і отримав силу закону 23 квітня 1865 р. У червні того ж року П.Мельников був призначений міністром шляхів сполучення Російської імперії.

Однак, на противагу погляду Мельникова, який вважав за необхідне розгортати будівництво залізниць на кошти казни і передавати їх у державну власність, уряд став на позиції міністра фінансів М.Рейтерна.

Створення рейкової мережі як основи для пожвавлення всієї економіки, прагнучи форсувати залізничну справу, держава почала надавати допомогу приватним залізничним товариствам у таких масштабах, у яких вона не здійснювалася в інших країнах.

Так, у 1865 р. був введений новий порядок надання концесій з видачею державних облігацій, що діяли нарівні з акціями. Держава брала на себе реалізацію основного капіталу. Можливість падіння курсу облігацій була зведена до нуля: вони були захищені іноземною валютою — англійським фунтом. Отож гарантія від падіння курсу облігаційного капіталу була реальною. Підприємці заметушилися, і період економічного піднесення кінця 1860-х — початку 1870-х років увійшов в історію російських залізниць як «концесійна гарячка»: було багато бажаючих урвати собі шматок від гарантованої суми, насправді вклавши у будівництво мінімум коштів [4].

Цим планом розвитку залізничної мережі передбачалося, що буде розгорнуто спорудження перших ланок залізниць на півдні, в «землях Малоросії та Новоросії». Стратегічно важливу гілку від Одеси — найбільшого чорноморського порту імперії — до Києва будували вроздріб: спочатку (ще до розгор-

тання концесійного «залізничного буди» казенним коштом ділянку Одеса—Балта з виходом до річки Дністер, а через деякий час уже силами акціонерного товариства від Києва до станції Балта, яка одержала назву від стародавнього повітового міста Подільської губернії – важливого ярмаркового центру.

Найпротяжнішим, довжиною 293 км., було будівництво Одесько-Балтської залізниці, яке велося за рахунок державної казни майже три роки (1862—1865 рр.). А після здавання цієї ділянки в 1865 р. був покладений початок створенню мережі залізниць на українських землях, що входили до складу Російської імперії.

Рейкову колію від Балти передбачалося спочатку вести далі – на Київ, але після тривалих суперечок стали прокладати її в напрямку до Єлисаветграда (нині Кіровоград) і далі – до Харкова.

Найбільше «наварив» колишній чиновник Товариства російських залізниць П.Г. фон Дервіз. Спершу він «вихопив» в уряді концесію, щоб пов'язати Рязань з Курськом (1866 р.), а потому Курськ з Києвом (1868 р.) — це понад 600 верст. Як згадували сучасники, на всій цій лінії майже не було штучних споруд — мостів, тунелів, насипів; рейки прокладали по ґрунту.

Будівництво залізниць для спритного голови акціонерного товариства справді стало «золотою жилою». Фон Дервіз отримав на будівництві Курсько-Київської лінії прибутку в 6 млн. сріблом (концесіонери отримали 23,750 тис сріблом, витративши 17,600 тис. сріблом). Тому-то Фон Дервіз так поспішав з будівництвом залізниці [5].

Врешті-решт, до 1868 р. на українських землях утворилося дві ланки залізниць — Одеса—Балта, яка далі будувалася до Кременчука, та ділянки лінії Київ—Курськ.

У свою чергу Курськ, згідно з планом розвитку Російської залізничної мережі П.Мельникова, був поєднаний з Москвою. У вересні 1868 р. Московсько-Курська магістраль (537 км), побудована підрядним способом на кошти казни, відкрилася для пасажирського і вантажного руху на всій своїй довжині.

Вона була одноколіійною, але з двоколіійним земляним полотном.

Отже, у 1868 р. Київ був з'єднаний залізничною колією з Москвою і Санкт-Петербургом, але лишався відірваним від важливого торговельного порту на Чорному морі – Одеси.

За два роки до того, в 1866 р., акціонерному товариству «Де-Врієр і К°» було дозволено спорудження другої ланки магістралі на південь – до Чорного моря – лінії від Києва до Балти довжиною 457 км. Траса мала пройти через Козятин і Жмеринку.

До будівництва Києво-Балтської залізниці приступили в травні 1868 р. Керував будівництвом французький підприємець Фільоль. Товариство «Де-Врієр і К°» будувало цю залізницю простим підрядним способом.

Для її спорудження зігнали з навколишніх сіл селян, прибули три дивізії солдат, багато штрафників. Працювало майже 30 тис. чол.

Попри все, іноземні підрядчики, вбачаючи і можливість розбагатіти за рахунок казенних гарантій, запровадили на будівництві жорстокий режим одержання прибутків. Роботи велися на низькому технічному рівні, без дотримання елементарних умов праці.

Через чотири роки по цій залізничній лінії пішли паровози. Офіційно рух було відкрито 7 червня (29 травня) 1870 р. Так був покладений початок існуванню Південно-Західної залізниці і об 11 год. 30 хв. з Києва прибув перший поїзд, що прибув у Бірзулу (нині — Котовськ, за 22 км. від станції Балта) о 6 год. 27 хв. ранку наступного дня.

Відкриттю руху поїздів на лінії Київ—Бірзула передував «вокзальний» курйоз, що нагадав про події, які відбулися до початку будівництва цієї лінії.

Після урочистого відкриття руху через міст спеціальний поїзд із запрошеними з лівого берега Дніпра відправився в місто, але зупинився на станції Київ-II Києво-Курської залізниці (нині – станція Київ-Московський).

Незабаром із Санкт-Петербурга надійшло відповідне розпорядження, і перший поїзд з Курська був прийнятий

на станції Київ із розкішним вокзалом 18 лютого 1870 р. Вокзал і станцію Київ і Києво-Балтської залізниці (нині – Київ-Пасажирський) було відкрито для загального користування [6].

Тож хоча перший поїзд у Київ прийшов 18 лютого 1870 р., проте датою заснування Південно-Західної залізниці вважають 7 червня 1870 року, коли з Києва відправився перший поїзд на Балту по щойно збудованій залізничній лінії.

Безпосереднім керівником будівництва ділянки залізничної мережі від Курська до Києва був один з великих ділків того часу Карл фон Мекк, а лінію Київ—Бізула з відгалуженнями від Жмеринки до Підволочиська і від Козятина до Бердичева будував не менш заповзятливий французький підприємець Фільоль. Між цими двома підприємцями-конкурентами відбувалося негласне суперництво: хто першим в'їде до Києва.

Тринадцятого лютого 1870 р. відбулося відкриття сполучення по новому мосту через Дніпро, побудованому під керівництвом відомого інженера Арманда Струве. На той час це був найбільший міст у Європі — довжиною понад версту. Пофарбований у білий колір, він являв собою досить красиве спорудження, що відображалось у водах могутнього Дніпра, і став величним пам'ятником своєму творцю. Напередодні відкриття міст успішно пройшов іспит — по ньому пройшов кілька разів уперед і назад зчеп з шести паровозів, повністю екіпірованих водою й вугіллям.

Одночасно з початком руху по мосту відбулося і відкриття залізничного вокзалу, яким закінчувалося будівництво лінії Київ—Балта під керівництвом Фільоля. Вважають 7 червня того ж року відкриттям Південно-Західної колії, коли з Києва відправився перший поїзд на Балту по щойно збудованій залізничній лінії.

Назва кожного напрямку залізниці походить від аналогічної назви території краю, де знаходився Київ — Південно-Західним краєм у Російській імперії з 1832 по 1914 роки називалася адміністративно-територіальна одиниця, що об'єднувала Київську, Подільську і Волинську губернії. Друга ж її офіційна назва — Київське генерал-губернаторство.

Наступний етап розбудови залізничної мережі на заході Російської імперії дав життя Одеській, Києво-Брестській і Брестсько-Граївській залізницям. І у червні 1878 р. вони злилися у Товариство Південно-Західних залізниць. Ця магістраль з'єднала металевим шляхом Чорне і Балтійське моря і була першою в Росії значною магістраллю протяжністю 2167 км, що становило тоді 10 % усієї залізничної мережі країни. Цього разу вона отримала таку назву, бо саме таке розташування мав регіон її колій щодо центральних районів величезної імперії. Тож з обох столиць — Санкт-Петербурга і Москви — на українські землі з їх стародавнім культурно-політичним центром — Києвом дивилися як на південно-західну провінцію [7].

Вперше питання про будівництво залізничних ліній у Південно-Західному регіоні Російської імперії, які зв'язали б Москву і Санкт-Петербург з Одесою і портом на Чорному морі, що не замерзає взимку, за ініціативами Новоросійського генерал-губернатора князя М.С.Воронцова розглядалися царським урядом у 1836 р. Сама ідея будівництва надійної залізниці не викликала заперечення, тож із Бельгії був викликаний інженер Зібер, який зайнявся вивченням місцевості, де мала бути прокладена залізниця, збиранням різного роду відомостей та статистичних даних. На це пішло сім років. Лише у 1844 році князь М.С.Воронцов знову звернувся з поданням до імператора Миколи I.

Князь М.С.Воронцов самостійно організував проектування залізничних ліній між Москвою і Одесою. Його метою було будівництво спочатку двох ліній довжиною 300 верст: першу — від Одеси до села Паркан (тоді там була болгарська колонія навпроти містечка Бендер на р. Дністрі), а другу — від Одеси до містечка Ольвіополя, яке знаходилося у місці злиття річки Синюхи з Бугом. У цих місцях проходили значні товарні потоки з Київської і Подільської губерній до Одеського порту. За планами Воронцова залізниця мала б проходити далі на Кременчук, Полтаву і Харків, а потім на Москву. Разом з тим, він мав на меті відгалузити залізничну гі-

лук з Ольвіополя до Балти (відстань 90 верст) для залучення до Одеси товару з Волинської і тої частини Подільської губернії, котра віддалена від Дністра.

Варто зазначити, що і без залізниці Одеський порт забезпечував в основному експортні потреби Росії. За 1844-1853 роки 52 % всієї експортної пшениці з Російської імперії було відправлено з Одеси, тоді як з Петербурга – 3,8 %, а з Риги – всього 0,3 %. У 1853 році з Одеси було вивезено 4 млн пудів хліба.

Відміна кріпосного права в Росії і зростання капіталістичних відносин у суспільстві, як і поразка в Кримській війні, всі ці чинники поставили на порядок денний питання прискореного будівництва залізниць у країні.

Розпочалися будівельні роботи зі спорудження Одеської залізниці 4 травня 1863 року із залученням «оштрафуваних нижніх чинов», з яких були сформовані робочі бригади. Спочатку працювало 300 військових, а з 1 липня їх кількість досягла 2 тис. 500 чоловік. Хоча до виконання будівельних робіт залучали в основному військових та арештантів, проте найбільш складні й важкі роботи виконували вільнонаймані робітники [8].

Перед тим, як розпочалося будівництво магістралі, був прийнятий статут Одесько-Балтської залізниці, який особисто затвердив цар Олександр II, а в Херсонській і Подільській губерніях та в Одесі вийшли постанови про виділення казенних земель і викуп їх у приватних осіб під будівництво залізниць. В Одесі, зокрема, було виділено кілька великих площ землі для будівництва залізничних будинків і споруд в районі морського порту, Новокінного майдану (нині станція Одеса-Товарна, Михайлівська площа (Застава II).

В організації будівництва першої залізничної лінії на півдні важливу роль зіграв новоросійський генерал-губернатор Коцебу. Казна все ж таки виділила кошти на перший етап будівництва – з розрахунку 45 тис. крб. на версту, але їх було недостатньо. Граф Коцебу додав до цього частину грошей з тих, які були в його розпорядженні, а також заручився підтримкою в Міністерстві внутрішніх

справ, яке пообіцяло направити на будівництво арештантів, що згодом і було виконано. Харчування цих людей було внесено до кошторису будівництва.

Але коштів не вистачало. Крім цього, необхідний був підрядчик, якому можна було б довірити казенні гроші на ділянці Одеса–Балта. Таким підрядчиком виявився відомий генерал-губернатору Коцюбу камергер-барон Унгерн фон Штеренберг. Він мав петербурзькі зв'язки і зумів домогтися одержання від казни кредиту, який погашався здачею об'єкта за фіксованою ціною назад у казну. Різниця була прибутком підприємця. Це були дуже вигідні умови. Треба сказати, що будівництво першої черги дороги Одеса— Балта з відгалуженням у бік Дністра Роздільна— Паркан принесли Унгерну фон Штеренбергу прибуток у розмірі 35 тис. крб. асигнаціями, які барон одержав після здачі залізниці в червні 1866 р. (Зауважимо, що місячний заробіток робітника на залізниці був у межах 8-12 крб.).

Уряд погодився на пропозицію барона Унгерна про «господарсько-американський спосіб» будівництва Одесько-Парканської дороги, і військовий міністр видав наказ про сформування чотирьох будівельних рот зі штрафників і нижніх чинів. Дорогу до Паркан мали прокладати робітники із штрафних рот і та нижчі військові чини – 4500 чол., і нижчі чини Морського відомства – 650 чол., арештанти цивільного відомства, осуджені за незначні проступки – 1500 чол. Барон квапився, тому залізницю будували наспіх та недбало.

Восени 1863 р. барон запросив на пробну поїздку губернатора Коцебу, митрополита і відомих негоціантів. Місцеві газети захилялися від захвату, коли писали про те, що перші 52 км. залізниці прокладені за один рік.

Але справжні фахівці – інженери шляхів сполучення – знали ціну тому поспіху. Вони передбачали, що через рік-два залізницю потрібно буде перебудувати, ремонтувати.

Згодом щойно побудовану залізницю перевірили у традиційний російський спосіб: було перевезено кілька батальйонів піхоти з Бендерської фортеці

в Одесу для подальшого їх транспортування кораблями в Крим. Швидкість пересування і відсутність відсталих і хворих збільшили прихильність військового відомства до будівництва.

Залізнична магістраль Одеса–Балта довжиною 219 верст була побудована за два з половиною роки і здана в експлуатацію 3 грудня 1865 р.

Отже, подальша розбудова залізничної мережі на заході Російської імперії дала життя Одеській, Києво-Брестській і Брестсько-Граївській залізницям.

У червні 1878 р. вони злилися у Товариство Південно-Західних залізниць. Ця магістраль з'єднала металевим шляхом Чорне і Балтійське моря і була першою в Росії значною магістраллю протяжністю 2167 км, що становило тоді 10 % усієї залізничної мережі країни. Цього ра-

зу вона отримала таку назву, бо саме таке розташування мав регіон її колій щодо центральних районів величезної імперії. Тож з обох столиць — Санкт-Петербурга і Москви — на українські землі з їх стародавнім культурно-політичним центром — Києвом дивилися як на південно-західну провінцію.

В історії є своя логіка розвитку. Рано чи пізно віковічні прагнення будь-якого народу жити на своїй території, своїм розумом і за своїми звичаями та ідеалами—здійснюються. Тепер, коли Україна — самостійна держава, назва Південно-Західна залізниця не відповідає її географічному положенню. Але варто добре знати історію нашої держави та історію залізничного транспорту України, щоб віддати належне минулому з його славними традиціями [9].

ЛІТЕРАТУРА

1. Воронин М.М. Первые научные контакты русских, западноевропейских и американских ученых в области транспортной науки и техники (1800 -1850 гг.) // Тр. XIII Международного конгресса по истории науки. Секция XI. История техники. — М., 1974. — С.178-181

2. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект). — К., 2000. — 16 с. — (Автореф. дис. канд іст. наук).

3. Верховский С.В. Краткий исторический очерк начала и распространения дорог в России по 1887 г. включ. — Спб., 1892.— 404 с.

4. Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах.—Спб., 1887.— С.178-185; Кульжинский С.Н. К вопросу о частных железных дорогах в России.— СПб., 1909.—128 с.

5. Москаленко П. Перші кроки: Екскурс в історію залізниць України // Магістраль. — 2003. — №73. — 3 жовтн. — С.10.

6. Пилип'юк В., Юхницький Ю. Крізь відстані й роки. — Львів: Світлою тінью, 2001. — 144 с.

7. Гумилевский Лев. Третье переработанное и дополненное издание Гос.-транс. Железнодорож. изд-ство. — М., 1950. — 383 с.; История железнодорожного транспорта России: 1836-1917. — СПб.-М., 1994. — 336 с.

8. Мокрій Ю.М. Історія залізниць у Підволочиську // Вільне життя. — 1994. — 17 жовт.; Задорожний В.Е. Экономические и культурные связи западноукраинских земель с Надднепрянской Украиной и Россией в первой половине XIX в.: Авт. дисс. канд. ист. наук. — Львов, 1972. — 24 с.

9. Кірпа Г.М., Пшінько О.М., Агієнко І.В. Історія залізничного транспорту України: Історичний нарис. — Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001. — 326 с.