

З ІСТОРІЇ ВІДБУДОВИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УКРАЇНИ У 1944 – 1950-х рр.

Історія шляхів сполучень України стала предметом історичних досліджень¹. Їхню значущість у житті регіонів засвідчують наукові праці і публікації І.В. Жалоби, С.С. Богатчук, М.С. Глушка². Науково-популярним є нарис з історії Львівської залізниці³. Однак, у цих працях відсутній всебічний аналіз відбудовчих процесів на залізничному транспорті західних областей України, завдяки яким у 40 – 50-х рр. минулого століття їхня економіка остаточно була прилучена до великого “союзного організму”⁴, зокрема українського.

Відомо, що 5 березня 1944 р. розпочалася Умансько-Батошанська наступальна операція військ 2-го Українського фронту, під час якої були звільнені від німецьких загарбників районні центри – Збараж, Ланівці і Нове Село Тернопільської області⁵, а 24 березня – Буданов, Великий Глубочек, Гримайлів, Гусятин, Заліщики, Теревовлю і Чортків⁶. Навесні між Тернополем і Підволочиськом точилися жорсткі бої. Тернопільський залізничний вузол був практично знищений⁷.

6 липня 1944 р. радянські війська звільнили районний центр і великий залізничний вузол м. Ковель⁸, 20 липня – Володимир-Волинський і Раву Руську⁹, 6 серпня м.Дрогобич¹⁰, у жовтні – Мукачево і Чоп¹¹.

4 березня 1944 р. почалася Проскурово-Чернівецька наступальна операція військ 1-го Українського фронту при взаємодії з частинами 2-го Українського з метою розгромити основні сили німецько-фашистської групи „Південь”. Звільнення шляхів сполучення Північної Буковини від фашистських загарбників розпочали війська 40-ї армії 2-го Українського фронту із залізничних вузлів Окниця і Сокіряни¹². 27 березня війська звільнили Великі Дедеркали, Заставну і Садгору¹³, 30-го форсували р.Прут, заволоділи м.Чернівцями¹⁴. Ще точилися бої між Дністром і Прутом, як залізничний спецпідрозділ провів технічну розвідку на ст. Коломия і, залучивши місцеве населення, змінив усі підірвані рейки. Захоплені у німців паротяги були використані для формування ешелонів і рух на Коломию – Чернівці відновили¹⁵.

В умовах віддаленості фронту від тилу за відсутності розвинутої мережі шосейних доріг залізничний транспорт ставав важливим фактором наступу Червоної армії. Неабияке значення його зумовлювалося ще й природними умовами – ранньою весною 1944 р. На цій обставині наголошував у своїх мемуарах генерал армії П.Н. Лашенко: „Вранці четвертого березня 1944 р. війська

60-ї армії перейшли в наступ, у напрямку Тернополя. Маршрут проходив у неймовірно тяжких умовах... Дороги, починаючи з Білогір'я, так розвезло, що усі йшли, вгрузаючи по коліна в густу, невилазну багнюку. Чорна, як дьоготь, і важка, як свинець, вона пудовими шматками прилипала до чобіт й шинелей. Тяжка військова ноша гнула до землі, й люди через силу витягували ноги з липкого місива, щоб зробити черговий крок... З настанням ночі температура різко впала. Мокрі, забруднені шинелі і ватники вкрилися льодом... З коней звисали бурульки. На холоді багнюка гусла і колеса переставали крутитися. Тому, в даному конкретному випадку неабияку роль відіграла залізниця Одеса – Львів, за яку йшла жорстока боротьба. Гітлер навіть видав спеціальний наказ, яким забороняв здачу цього важливого стратегічного вузла м. Тернополя¹⁶.

Тому відновлення шляхів і мостів було важливим стратегічним завданням, відзначив історик Ю.А. Дьяков: „Залізниця відіграла головну роль у транспортному забезпеченні фронту і тилу”¹⁷.

Відбудова транспорту починалася за мінімального фінансового забезпечення. Держава змогла надати на відродження народного господарства у 1943 – 1945 рр. 7 відсотків від суми збитків, завданих Україні війною і окупацією¹⁸. Для організації робіт з відновлення господарства залізничного транспорту Уряд УРСР на 1945 р. затвердив план капіталовкладень на суму 1062 млн. карбованців¹⁹.

Особливістю відбудови було поєднання різних джерел фінансування відновлювальних робіт з широким використанням робочої сили. Це – трудові мобілізації працівників галузі, цивільного населення різних областей і т. ін. Переважно таке широке поєднання характерне для періоду відбудови першої черги залізниць. Так, на Ковельській магістралі для виконання плану капітальних робіт і заготівлі будівельних матеріалів знадобилося 5 тис. осіб, серед яких було лише 438 інженерно-технічних працівників²⁰.

Залучалися до відбудови залізниць, як і багатьох зруйнованих міст тодішнього СРСР, і німецькі військовополонені²¹.

Джерелом поповнення вакансій на транспорті стали колишні партизани. Так відповідно до постанови ЦК КП(б)У у травні 1944 р. Управління БВР Ковельської залізниці направило робітниками колишніх партизанів зі з'єднання Героя Радянського Союзу С.А. Ковпака кількістю 19 000 осіб, значна частина яких мала урядові нагороди і медалі за бойові дії. В апараті УБВР Ковельської залізниці на відповідальних адміністративно-господарських посадах працювало 17 колишніх партизанів, на будівельних дільницях – 109. Крім того через брак керівників низової ланки у червні і липні 1944 р. було підготовлено через курсову освіту з партизанів, які мали сім класів освіти, 75 таких працівників²³.

Місцеві органи влади, зважаючи на спеціальний контингент працюючих, намагалися забезпечити їх житлом і належними побутовими умовами²⁴. Та не скрізь вони були задовільними. Наприклад, усі інженерно-технічні

працівники, службовці з 1-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці жили переважно у брудних і не відремонтованих гуртожитках. Спали на тапчанах одягнені, замість матраців – мокрий очерет. Штукатурка у приміщеннях обвалювалася, вікна не були засклені. Не усі робітники і партизани були забезпечені взуттям і теплими речами на зиму, дехто ходив босоніж. Лише 25 відсотків працюючих мали одяг і взуття. Траплялося засилля вошей. 116 робітників хворіли на груп і малярію²⁵. На дільницях діяли дві їдальні: одна для робітників, друга – для комскладу. Друга їдальня була в антисанітарному стані, перша – значно чистіша. Не вистачало мила, халатів, посуду, їжу доводилося вживати з бачків, вироблених з оцинкованого заліза. Меню одноманітне. З крупів давали лише пшоно, рідко картоплю і м'ясо, хоча останнє було в підсобному господарстві. Працювало дві майстерні – взуттєва і швейна, – недостатньо забезпечені матеріалами²⁶.

Деякі партизани знаходилися у вкрай важкому становищі, як от на селі Голищево Олевського району Житомирської області, про що свідчать матеріали перевірки, надіслані на ім'я Голови Верховної Ради УРСР М.С. Гречухи від 11 квітня 1946 р. У своїх листах вони скаржилися, що після реформування загонів колишні партизани потрапили в УБВР Ковельської залізниці. Серед них – Т.М. Губенко, Я.Я. Яковчук, С.Ф. Остапчук, котрі мають великі непрацездатні сім'ї, їхні будинки, рухоме і нерухоме майно пограбували окупанти, родини мешкають у землянках. Враховуючи це, керівництво просить звільнити їх від роботи на залізниці з виїздом до місця проживання. Іншим партизанам, які мають працездатні сім'ї, рекомендовано перевести їх до місця роботи, забезпечивши, по можливості, житлом і земельними ділянками для індивідуального городництва²⁷.

Військово-політична ситуація в регіоні у цей період залишалася складною, що потребувало особливих заходів безпеки. На остаточному етапі боїв за визволення України Червона армія вступила у зіткнення з Українською повстанською армією²⁸. З боку останньої чинилися і диверсії. Так, вночі проти 17 жовтня 1944 р. на дільниці Шепетівка-Тернопіль було спалено міст через р. Горинь завдовжки 73 метри й шість середніх і малих мостів. На їхнє відновлення пішло три доби²⁹.

Не була простою і ситуація в районі Ковельської залізниці. Так, Уряд України зобов'язав НКВС УРСР не пізніше 10 лютого 1945 р. забезпечити Волинську область потрібною кількістю зброї і боєприпасів для винищувальних батальйонів і груп громадського порядку³⁰. Також протягом березня – лютого 1945 р. керівництво залізниці мало перевірити наявні кадри на політичну і ділову придатність³¹. Траплялися й такі випадки: 11 квітня 1945 р. прибув на третю дільницю УБВР інженер проектної організації Кадигров для обстеження лінії Ковель – Камінь-Каширський з метою встановлення об'єму робіт. Останній, перш ніж розпочати роботи, вимагав охорону із озброєних партизанів: 15 автоматників, два кулемети, по дві гармати кож-

ному, робітників, які б мали гвинтівки з достатньою кількістю боєприпасів. Керівництву довелося виконати вимогу і зняти партизанів з інших об'єктів, відбудова яких була передбачена на квітень місяць³².

Визволення магістралей Львівської залізниці завершили військові частини у липні 1944 р.³³ М.Хрущов, який тоді перебував у регіоні, сповіщав Й.Сталіна про становище на західноукраїнських землях і на залізниці зокрема: „У містах населення, як правило, дуже мало... Залізничні станції Сокаль, Рава Руська, Червона, де я був, знаходяться у задовільному стані. Станція Рава Руська зовсім не ушкоджена. Добре збереглася станція Сокаль, навіть залізничні й шосейні мости не зірвані. Потрібно чимало зусиль для приведення цих станцій і шляхів у належний вигляд і відновлення руху поїздів. Сильнішого руйнування зазнали залізниці і станції у місцях, де близько проходив передній край оборони. Тут ворог наперед розбирав колії і нищив станційні споруди³⁴. У Львові найбільше постраждав залізничний вузол. Приміщення вокзалу згоріло. Депо та інші будови зірвані. Полотно в основному збереглося. Працівники заявляють, що залізничний вузол можна відновити за короткий термін³⁵. Наприкінці липня, коли у Львові ще точилися бої, оперативна група вже визначила план відбудовних робіт. У Київ була скерована спеціальна група Львівської залізниці, яка почала комплектацію апарату і планування першочергових робіт на визволених ділянках магістралей³⁶. Апарат дороги складався з 91 українця, 195 росіян, 15 євреїв, 8 представників інших національностей³⁷. Керівний апарат лінійних дільниць – з 311 українців, 423 росіян, 170 євреїв, 172 представників інших національностей³⁸. Усього на Львівській залізниці на 1 січня 1946 р. працювало 40 475 осіб³⁹, серед яких 1792 поляки, які згодом виїхали на батьківщину⁴⁰.

Упродовж 1944 – 1946 рр. здійснювався обмін населенням: із України до Польщі переселилося майже 1 млн. чоловік, переважно поляків. Із Польщі в Україну 520 тис. українців⁴¹. Також через вкрай незадовільні матеріально-побутові умови на залізницях, зокрема Львівській, спостерігалася плінність кадрів. За рік було відряджено на інші дороги 652 особи, виїхало до Польщі – 1792, звільнилося через хвороби – 471, призвали до армії – 39, відбули на навчання – 424, самовільно покинули місце роботи – 352⁴². За дев'ять місяців 1947 р. вибуло працюючих з Львівської дороги – 6352 чоловіки, в тому числі до армії – 55, на пенсію і через смерть – 816, за вироком суду і репресовані – 542, на курси – 483, на навчання – 233, виїхали через відсутність дитячих садків і ясел – 110, самовільно покинули місце роботи – 499, відряджено на інші дороги – 1006, виїхали до Польщі – 2077, через сімейні обставини – 130. Особливо велика плінність кадрів виявилася у головних службах і паровозній – 1216, шляху – 1526⁴³.

У зв'язку з від'їздом поляків майже не були забезпечені робочою силою також Львівський паровозоремонтний, Станіславський паровозовагоноремонтний і Стрийський вагоноремонтний заводи⁴⁴.

Покращити ситуацію намагалися власними силами у трьох залізничних технічних школах. Протягом 1946 р. у Львівській школі навчалось 15 груп, у річній школі машиністів – 4 групи, у Коломийській технічній школі – 8 груп. Усього 295 чоловік. Завершили навчання – 275⁴⁵.

Кадри забезпечували відбудову. На кінець липня 1944 р. на Львівській магістралі ввели в дію 552 км. шляхів, Ковельський – 1020⁴⁶. На останній магістралі, на відбудовні роботи за планами НКШС асигнували 135 млн рублів, з них для Рівненської області – 80 млн⁴⁷.

Станом на 25 березня 1944 р. було відновлено рух військових ешелонів на ділянках Олевськ – Сарни, Сарни – Рівне, Рівне – Ківерці, Рівне – Здолбунів Ковельської магістралі⁴⁸. Відбудову Ковельського вузла розпочали після його звільнення радянськими військами – 6 липня 1944 року⁴⁹, а відродження таких вузлів, як Володимир-Волинський і Рава-Руська – 20 липня 1944 року⁵⁰. За 1945 р. планували на Ковельській залізниці відновити: депо ст.Здолбунів, вокзали ст. Сарни, Здолбунів, Рівне, приміщення управління залізниці, основний і дільничний склади⁵¹.

28 липня 1944 р., на наступний день після звільнення радянськими військами м. Львова, виконком обласної Ради депутатів трудящих і бюро обласного комітету КП(б)У прийняли постанову про забезпечення своєчасної відбудови Львівського залізничного вузла, зобов'язавши органи влади на місцях у двотижневий термін провести мобілізацію цивільного населення на визначені роботи в кількості 6000 осіб⁵². Наприкінці 1945 р. була прийнята ще одна постанова – „Про відбудову і розвиток промисловості, транспорту і міського господарства м. Львова”, в якій ставилися завдання відновити пасажирський вокзал до жовтня 1946 р. і провести реконструкцію шляхів львівського залізничного вузла до 1947 р.⁵³.

У післявоєнний період відбудова вокзалів стала нагальною справою. 1951 року на оновлення приміщень станції Тернопіль було заплановано виділити 4144 тис. карбованців. Із цієї суми станом на 4 серпня використали 2375 тис.⁵⁴ Вокзал станції Стрий планувалося відновити за 8207 тис. карбованців, а використали лише 2218 тис. На вокзал станції Мостиська замість передбачених 908,3 тис. карбованців пішло 164 тис., на станції Сколе відповідно 330 тис замість 378 тис., на станції Славськ – 238 тис. замість 290 тис.⁵⁵ На Ковельській залізниці запланували звести типові на той час вокзали: Горохів, Сенкевичі, Гніцава, Любашів, Кошари, Любомль, Турійськ, Оводне, та спорудити вокзали у містах Ковель і Луцьк⁵⁶. Вокзали і залізничні шляхи мали неабияке значення для подальшої відбудови різних районів Галичини і Тернопілля. Так, станом на 20 жовтня 1948 р. у доповідній записці на ім'я голови Раднаркому УРСР Д. Коротченко повідомляв, що за останні місяці на станції Кременець накопичилася велика кількість вагонів з невідправленим вантажем. Крім того у місті відновили роботу ватна фабрика, деревообробний комбінат, де зібралася

велика кількість різних вантажів, які потребують вивезення. Тому введення в експлуатацію залізниці Кам'янець – Кременець є вкрай важливим для регіону⁵⁷. На Ковельській залізниці планували у 1946 – 1950- х рр. будівництво дороги Новоград-Волинський – Рівне⁵⁸. Піднімалися з руїн шляхи сполучення Північної Буковини. На території краю у довоєнний період було в експлуатації 426 км залізничної колії, 5 паровозних і вагонних депо, 46 залізничних станцій, 2100 км телеграфного і телефонного зв'язку⁵⁹. У 1941 – 1944 рр. край перебував під німецько-румунською окупацією. Ворог завдав великих збитків транспорту при відступі. На кінець травня 1944 р. основні напрямки – Окниця, Моши, Чернівці, Паркани – були відбудовані і перешиті на союзну колію, тому обсяг перевезень різко зріс⁶⁰.

З руїн шляхове господарство області піднімали 1000 юнаків і дівчат. Вони відремонтували вокзал, пристанційну колію, 300 вагонів. Працювати вдалося без перерв по 2 – 3 доби. У червні 1944 р. повністю відремонтували і здали в експлуатацію паровозне і вагонне депо⁶¹.

У зв'язку з відновленням матеріальної бази Чернівецького залізничного відділення і близькістю його до фронту перед залізничниками поставило завдання ремонту панцерників. Бійці одного з них у листі дякували робітникам магістралі за швидкий і якісний ремонт⁶².

Залізничники доставляли вантажі і під час Ясько-Кишинівської наступальної операції. Для військ 2-го і 3-го Українських фронтів 20 серпня 1944 р. було надіслано майже шосту частину наявного робочого парку вантажних вагонів на липень⁶³.

Також виробничі зусилля залізничників були спрямовані на відновлення приміського і міжобласного пасажирського сполучення на території області, перерваного в часи окупації та відступу⁶⁴. Так, разом з військовими й народногосподарськими були налагоджені й пасажирські перевезення на Буковині.

Після Другої світової війни залізничні дороги західних областей України стали реальним механізмом об'єднання українських земель. На території Закарпаття діяла залізнична мережа у 700 км, включаючи усі види колій – вузьку, західноєвропейську та союзну⁶⁵. Вона складалася з чотирьох залізничних ліній, три з яких перетинали територію Закарпаття з північного сходу на південний захід у напрямку Ужгород – Чоп, Скотарське – Батєво, Зими – Вишів і одна зі сходу на захід в напрямку Чоп – Вишів⁶⁶.

Територія Закарпаття була зв'язана з мережею доріг західних областей України через три дільниці: Самбор – Сянки – Ужгород, Стрий – Лавочне – Мукачево, Коломия – Десятин – Рахів. Вихід на Стрий був основним. Його пропускна здатність не відповідала потрібним обсягам перевезень вантажів. Після відбудови вагова норма поїздів збільшилася з 700 до 900 тонн із потрібною тягою по перевальній дільниці⁶⁷. Вихід на Десятин – Сігет на час відновлення руху поїздів мав західноєвропейську колію,

що призводило до подвійного перевантаження при в'їзді на територію Румунії у районі станції Сігет⁶⁸.

З самого початку поїзди рухалися по тимчасово відновленій колії Стрий – Мукачево. На цій дільниці потрібно було відбудувати три тунелі, два з яких завдовжки 800 метрів знаходилися на території УРСР. На іншій дільниці Коломия – Десятин – Рахів тимчасовий рух поїздів відкрили 3 травня 1945 р. по трьох тунелях⁶⁹.

Паровозний парк складався з 85 різнотипних паровозів: 69 зразка, 2 союзного і 14 вузькоколіїних. Обладнання паровозного господарства за роки війни було частково зруйноване і не ремонтувалося. Депо не були обладнані належною технікою і не мали пристосувань для ремонту паровозів.

До вагонного парку входили 3000 товарних і 113 пасажирських вагонів. Із 72 вокзальних приміщень 38 були зруйновані. Телефонний зв'язок перебував у незадовільному стані. Матеріальні запаси дороги вивезли загарбники⁷⁰.

У 1944 р. на залізниці краю працювало 3376 осіб, серед яких 1125 українців, 1338 росіян, 597 словаків та представників інших національностей⁷¹. У наступні роки працюючих вже було 5000, однак становище їх залишалося складним. Заробітну плату виплачували із затримками, посадові оклади залишалися незмінними, в той час як ринкові ціни зросли вдвічі. Залізничники ходили в обмундируванні ще угорського зразка, дуже зношеному, спецодягу нового зразка не було⁷².

Щоб покращити становище відповідно до розпорядження РНК УРСР із Вінниці на Закарпаття у 1946 р. було відвантажено 96 тонн м'яса: в м. Мукачево 3 січня – 26,4 тонни, в м. Ужгород 6 січня – 23 тонни, 7 січня – 22 тонни, 9 січня – 24,6 тонни. З Києва в Ужгород відвантажено 5 січня 30,9 тонни м'яса і один вагон м'ясних консервів вагою 13 276 кг. Усього відвантажено: м'яса – 125тонн, консервів – 15 тонн. Крім того, Вінницький м'ясокомбінат отримав завдання ще додатково відправити на Закарпаття 30 тонн м'яса⁷³.

Керівництво республіки, враховуючи економічний стан регіону, запущеність залізничного господарства, вирішило надати допомогу Закарпатській області – створити Закарпатську залізницю. На ім'я Й.Сталіна підготували доповідну записку і проект постанови ДКО, в якій визначалися межі залізниці і перелік підготовчих робіт, які належало провести до 1 листопада 1945 р. До складу залізниці мали увійти 800 км широкої колії, 140 вузької, крім низинних ліній ще й гірські, які знаходилися на території Дрогобицької, Станіславської, Тернопільської і Чернівецької областей, загальною довжиною 1740 км. Управління дороги планувалося розмістити у м. Станіславі в приміщенні колишньої дирекції Польських залізниць⁷⁴.

На дільницях залізниць Закарпаття, до включення їх у склад Львівської залізниці, не було жодної лікувальної установи, яка б обслуговувала залізничників краю. Хворих, як правило, направляли до міських лікарень. Власними зусиллями створювалася мережа поліклінік, дитячих

консультацій, санаторіїв, лікарень. Допомогу надавали місцеві органи влади Ужгорода, Мукачева, Королевого. На закарпатську залізницю було відряджено 23 медичних працівники – 13 лікарів вищої кваліфікації, 9 фельдшерів і один провізор⁷⁵. Керівництво залізниці звернулося до наркома шляхів сполучення СРСР з проханням надати допомогу в обладнанні лікарні на 50 ліжок і пологового будинку на 10 ліжок на станції Королево, дитячого санаторію на 30 ліжок в Ужгороді, лікарняних амбулаторій на станціях Чоп, Берегово, Хуст, санстанцій на станціях Ужгород, Мукачево, Королево, рентген-кабінетів на станціях Ужгород, Королево, Мукачево, зуботехнічних, офтальмологічних, гінекологічних, венеричних та інших кабінетів на станції Ужгород, фізкабінетів і водолікарні⁷⁶.

Наведені факти свідчать про відбудовчі процеси на залізничному транспорті західних областей України у 1944 – 1950-х рр.

ПРИМІТКИ

- 1 Кирпа Г.М., Пенька О.М., Огієнко І.В. Залізниця України. Історичний нарис. – Дніпропетровськ, 2001; Галаган В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Катаєв В.М. Історія розвитку транспорту. – К., 2004; Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. – К., 1974; Багатчук С.С. Залізничний транспорт України XIX – на початку XX ст.: Соціально-економічний аспект // Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня к.і.ст.н. – К., 2000; Толочнев І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни // 1914 – 1918 рр. // Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня к.і.ст.н. – К., 2001; Реєнт О., Сердюк О. Транспортно-залізничний комплекс України в роки війни: Перша світова війна і Україна. – К., 2004.
- 2 Жалоба І.В. Політика австрійського уряду щодо шляхів сполучення на північному сході монархії в останній чверті ХУІІІ – на початку 70-х рр. ХІХ ст. Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня д.і.ст.н. – Чернівці, 2005; Багатчук С.С. Роль залізничного транспорту в економічному піднесенні Подільського краю в ХІХ – на початку ХХ ст. // Наукові записки ВДПУ. Серія Історія. – Вип. 11. – Вінниця, 2000; Глушко М.С. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини ХІХ – поч. ХХ ст. – К., 1933.
- 3 Львівська залізниця: Історія і сучасність. – Львів, 1996.
- 4 Галан В.Я., Виноградов С.В., Драмарецький Б.Б., Катаєв В.М. Історія розвитку транспорту. – С.148.
- 5 Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза: Хроника событий. – К., 1985. – С. 436.
- 6 Там само. – С. 446.
- 7 Львівська залізниця: Історія і сучасність. – С. 37.
- 8 Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. – С. 500.
- 9 Там само. – С.504.
- 10 Там само. – С.513.
- 11 Там само. – С.547 – 548.
- 12 Уходили на фронт эшелоны. – Москва, 1974. – С.195.
- 13 Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. – С. 449.
- 14 Там само. – С.450.
- 15 Уходили на фронт эшелоны. – С. 195.
- 16 Лашенко П.Н. Из боя в бой. – Москва, 1972. – С. 231, 233, 235, 236, 238, 251.
- 17 Дьяков Ю.А. Развитие транспортной сети СССР в 1941 – 45 гг. – Москва, 1997. – С.80.
- 18 Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війні. (1939 – 45 рр.) // Україна крізь віки. – К., 1999. – Т.12. – С. 296.
- 19 Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО

- України). – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 154. – Арк.25.
- 20 Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). – Ф.2. – Оп. 7. – Спр. 1830. – Арк.72.
- 21 Чайковский А.С. Плен. Военнопленные и интернированные в Украине 1939 – 1953. – К., 2002. – С.337.
- 22 Державний архів Львівської області (далі – ДАЛО). – Ф.1. – Оп.3. – Спр. 735. – Арк.31.
- 23 Там само. – Ф.1. – Оп.3. – Спр. 735. – Арк. 150.
- 24 ЦДАГО України. – Ф.1.- Оп.77. – Спр. 378. – Арк. 136.
- 25 Там само. – Арк.73.
- 26 Там само.
- 27 Там само. – Спр. 189. – Арк. 122.
- 28 Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війні. (1939 – 45 рр.). – С.303.
- 29 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. – Москва, 1985. – С.287.
- 30 ЦДАВО України. – Ф.2. – Оп.7. – Спр. 1833. – Арк.31.
- 31 Там само. – Арк. 26.
- 32 ДАЛО. – Ф.1. – Оп.3. – Спр.735. – Арк.14.
- 33 Світлична В.В. Історія України: Навчальний посібник. – К., 2003. – С.204.
- 34 Сергійчук В. Десять буремних літ. – К., 1998. – С.86.
- 35 Там само. – С. 91.
- 36 Львівська залізниця: Історія і сучасність. – Львів, 1996. – С.37.
- 37 ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 287. – Арк. 42.
- 38 Там само. – Арк. 42.
- 39 Там само. – Арк. 41.
- 40 Там само. – Арк. 49.
- 41 Світлична В. Історія України: Навчальний посібник. – К., 2003. – С.287.
- 42 ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 287. – Арк. 49.
- 43 Там само. – Ф.1. – Оп.77. – Спр.287. – Арк. 99.
- 44 Там само. – Арк. 82.
- 45 Там само. – Арк. 44.
- 46 Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. – С.142 – 143.
- 47 ЦДАВО. – Ф.2. – Оп. 7. – Спр. 1830. – Арк. 72.
- 48 Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. – С. 447.
- 49 Там само. – С. 500.
- 50 Там само. – С. 504.
- 51 ЦДАВО України. – Ф.2. – Оп.7. – Спр. 1830. – Арк. 72.
- 52 Украинская ССР в годы Великой Отечественной войны Советского Союза. – С. 508.
- 53 Львівська залізниця: Історія і сучасність. – С. 38.
- 54 ЦДАВО України. – Ф.Р.2. – Оп.8. – Спр. 3188. – Арк. 64.
- 55 Там само.
- 56 Там само. – Ф. 2. – Оп.7. – Спр. 1832. – Арк.34.
- 57 Там само. – Ф.Р. 2. – Оп.7. – Спр.7378. – Арк.141.
- 58 Там само. – Ф. 2. – Оп.7. – Спр. 3124. – Арк. 114.
- 59 Історія міст і сіл УРСР. Чернівецька область. – К., 1963. – С.37 – 38.
- 60 Уходили на фронт эшелоны. – С.199.
- 61 Комарницький С.І. Вони наближали Перемогу. – Чернівці, 2005. – С.146.
- 62 Там само. – С.147.
- 63 Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. – Москва, 1963. – С. 293.
- 64 ЦДАВО України. – Ф.Р. 2. – Оп.7. – Спр. 1577. – Арк. 38.
- 65 Там само. – Ф.2. – Оп.7. – Спр. 4056. – Арк.76.
- 66 ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр. 208. – Арк. 5.
- 67 ЦДАВО України. – Ф.Р. 2. – Оп.7. – Спр. 7379. – Арк.104.
- 68 Там само. – Арк. 105.
- 69 ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп.77. – Спр. 154. – Арк.61.
- 70 Там само.
- 71 Там само.
- 72 ЦДАВО України. – Ф.2. – Оп.7. – Спр. 4056. – Арк.77.
- 73 Там само. – Спр. 4057. – Арк. 6.
- 74 Там само. – Спр. 4056. – Арк.5.
- 75 Там само. – Спр. 3114. – Арк.12.
- 76 Там само. – Арк.122.