

УДК 629.433: 629.3.082 (09)

Шингельський М. Я.

ПЕРЕДУМОВИ І ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ КІННОГО ТРАМВАЮ У ЛЬВОВІ

Інтенсивний економічний, науковий та технічний розвиток у Європі в XIX ст. не обминув Західну Україну, складову частину Австро-Угорської імперії, в якій на той час найяскравіше були виражені основні переваги і протиріччя суспільного життя. Прискоренню цього розвитку сприяла жвава розбудова залізничного транспорту, телефонного та телеграфного зв'язку, річкового та морського транспорту, початок розвитку повітроплавання. Неабияку роль в розбудові промислового виробництва, розбудові міста і збільшенню міського населення відіграла міська транспортна інфраструктура. Необхідність долати достатньо великі відстані від місця проживання до місця праці вимагала вдосконалення міського транспорту. Позитивну роль в забезпеченні ефективного транспортного сполучення між віддаленими районами міста відіграв трамвай.

Мало хто знає, що трамвай, як вид міського пасажирського транспорту має непростий шлях свого розвитку. Першу лінію кінного трамваю було прокладено у Лондоні в 1801 році і використовувалася виключно для вантажних перевезень, а пасажирів в такий спосіб в столиці Великої Британії почали перевозити тільки в 1849 р. Назва «трамвай» походить від англійського «*Tram's way*», а власне від прізвища винахідника цього виду транспорту Джона Овтрама («*Outram*») [1]. Рейкову дорогу, яку він побудував для транспортування вантажів, англійці нарекли «Овтрамовою дорогою», що в англійській транскрипції в майбутньому трансформувалось в трамвай (*Tram* — скорочене прізвище, way — дорога). Це був кінний трамвай. Рушійною силою був один або пара коней. Знадобилось сорок вісім років, щоб переконати консервативних англійців, що цей вид транспорту безпечний, зручний і дешевший за інші (омнібуси, ридвани, кеби). А вперше кінний трамвай, який перевозив пасажирів, було побудовано у Нью-Йорку в 1831 р. [2].

У середини XIX ст. трамвай вже переможною ходою рухався Європою, Америкою та Азією. В 1853 р. перший трамвай було пущено в Парижі [3]. Бурхливо почали будуватися трамвайні лінії в американських містах Бостоні й Кембріджі (1856), Філадельфії та Чикаго (1858), Цинцитатті й Балтіморі (1869) [4]. В Європі в 60-х роках XIX ст. трамвай вже був у Брюсселі, Берліні, Відні, Римі та інших містах. У Львові про будівництво кінного трамваю заговорили

ще на початку 50-х рр. [5]. На той час Львів являв собою достатньо велике місто. Відстані від костьолу Св. Анни та військових казарм Фердинанда до костьолу Богородиці Остробрамської, що на вулиці Личаківській, а також відстань від Стрийського цвинтаря, що по Стрийській дорозі, до П'ятницької церкви на Підзамче, подолати пішки було не так вже і легко. Населення Львова сягало 80–100 тисяч осіб [6]. Тому не дивно, що в 50-х рр. XIX ст. питання будівництва кінного трамваю у місті ставилося на порядок денний, але на той час такого виду транспорту ще не було у Відні (перша трамвайна лінія була відкрита у 1865 р.) [7], столиці Австро-Угорської імперії, можливо тому Львову здійснити свою мрію вдалося лише в 1879 р., коли вже в багатьох містах Європи кінний трамвай функціонував півтора десятка літ.

4 листопада 1878 р. на засіданні міської ради було ухвалено рішення про проведення переговорів з представником Триєстінського трамвайного товариства («*Societa Triestina tramway*») п. Людвігом Шмідтом щодо укладання концесії на будівництво трамваю згідно з умовами, які були ухвалені на засіданні міської ради, ще 9 листопада 1873 року. 10 листопада 1878 р. в магістрат міста Триєстівське трамвайне товариство подало проект кінного трамваю у Львові [8].

Під час переговорів з Триєстівським товариством про своє бажання будувати кінний трамвай у Львові висловилось Бельгійське трамвайне товариство. Зі своїми пропозиціями до Львова приїхав представник цього товариства п. Отлет.

16 листопада, створена міською радою комісія, закінчила переговори з п. Л. Шмідтом і підписала контракт, але взялася до вивчення і бельгійських пропозицій, щоби на засіданні міської ради запропонувати до розгляду обидва проекти. Умови, які були висунуті Бельгійським товариством заперечували тим умовам, які прийняла рада міста ще в 1873 р. і тому на закритому засіданні 30 січня 1879 р. після доповіді голови комісії п. Зими, рада проголосувала за підписання угоди з Триєстінським трамвайним товариством [9]. За умовами угоди Триєстінське акціонерне товариство буде кінний трамвай власним коштом, утримує персонал будівельників, забезпечує матеріалами і сплачує податки. Перші трамвайні лінії мали бути прокладені від залізничного вокзалу ім. Кароля Людвіга по вулицях Городоцькій і Казимирівській (сучасна Городоцька), через площу Голуховського і Краківську (сучасні площі Торгова і Ярослава Осмомисла), по вулиці Жовківській (вул. Б. Хмельницького) аж до її початку — це перша лінія, друга лінія — також починалася від залізничного вокзалу, але вже з площі Голуховського повертала на вулицю Кароля Людвіга (проспект Свободи), через площі Маріяцьку (пл. Міцкевича), Бернардинську (пл. Соборна), далі вулицею Чернецького (вул. Винниченка) до митної управи. Якщо Товариство бажає будувати нові трамвайні лінії, то за угодою повинно отримати дозвіл міста, який дає міська рада. Якщо місто забажає збудувати нову трамвайну лінію, а Товариство не захоче пристати на цей проект, тоді рада міста може запросити інше товариство на будівництво цієї нової лінії. Також в угоді було обумовлено, що рада міста звільняє Товариство протягом десяти років від

сплати місцевих податків, крім цього, Товариство звільняється від податку на землю, будови і різні інші оплати протягом 50-ти років, а власне на весь термін дії угоди. Після закінчення терміну дії угоди місто отримує рухомий склад трамваю у свою власність.

2 лютого 1879 р. комісія міської ради і представник Триєстінського товариства Л. Шмідт підписали остаточний контракт про початок будівництва спілкою «*Societa Triestina Tramway*» трамвайної колії у Львові з розрахунку, що трамвай розпочне курсувати з 1 липня 1879 року [10].

Під будівництво депо підприємство кінної трамвайної колії отримало чималий ґрунт від п. Хуго Фройнда аж на початку червня місяця [11]. Пошуки місця розташування трамвайного депо були обумовлені труднощами знаходження достатньо великої і зручної земельної ділянки в межах міста і кращого наближення цього майбутнього депо до діючих трамвайних ліній. Земельна ділянка [12] між вулицями Городоцькою і Янівською (вул. Шевченка) за військовими казармами Фердинанда була зручна і достатня, щоб можна було побудувати ангари для трамвайних вагонів, стайні для коней, будинок адміністрації, допоміжні приміщення з обслуговування (вагова, верстатна, зал парової машини, насосна, склад зберігання різноманітного обладнання). Проект всіх споруд був затверджений магістратом 18 червня 1879 р. [13]. Тому перспектива і термін, який був обумовлений в контракті від лютого місяця про пуск першої лінії трамваю в липні місяці вже неможливо було виконати.

Будівельне трамвайне підприємство, яке тимчасово розташувалося в будинку пана Маршала [14] (*Marschala*), навпроти костюлу Св. Анни, запросило місцевого цивільного інженера пана Людвіга Радванського і пана Брейтера керувати будівництвом депо, стаєнь, адмінбудинку та інших споруд [15]. Хто проектував ці споруди невідомо, але можливо до їх проектування були залучені вище зазначені особи. Як стверджують документальні записи, приміщення, які розпочали будувати на новій вулиці, достатньо обширні і зручні. Нову вулицю з часом назвали іменем польського генерала Йозефа Бема [16] (сучасна вулиця Ярослава Мудрого). Ці споруди, яким вже більше 120 років збереглися і по сьогоднішній день, але з певною перебудовою.

Ангари для вагонів дуже прості — прямокутні в плані споруди (21, 6×48, 96 м), які охоплені рядами потужних невисоких (3 м) чотиригранних цегляних колон (0, 8×0, 8 м) з вмурованими сосновими балками. До балок кріпляться крокви, на яких тримається вкритий бляхою дах. В очитковому варіанті передбачалося замість балок використовувати металеві розтяжки на різьбовому з'єднанні (ферми), що дозволяло весь простір не розділяти рядами цегляних і дерев'яних колон. Але під час будівництва, яке йшло дуже швидкими темпами, запропонований варіант було відхилено і дахове склепіння стало опиратися на мереживо дерев'яних балок. По периметру всі стіни вимурувані з цегли, крім фронтальної. Дві бокові стіни завершуються мурованими трикутниками, повторюючи схили даху. Внутрішній простір ділиться колонами на вісім секцій. Секція всередині мала дві колії завдовжки 20, 6 м, які ще на три метри виходили назовні. Ширина між трамвайними рейками була 1 м, а відстань однієї колії

від другої складала 1, 4 м. Сама секція мала ширину 6, 1 м. У першій секції (зліва направо) друга колія мала обладнану яму для ремонту трамвайних вагонів і їх технічного огляду, глибиною 1, 45 м, довжиною 17 м. Поруч зліва розташовувались приміщення кузні (в робочому стані і сьогодні), слюсарної і столярної майстерень, а також павільйон для підковування коней [17]. З фронтальної сторони кожна секція ангару мала свою браму, яка складалася з трьох частин. Дві частини, завдяки роликівій підвісці, легко відсувалися, а третя кріпилася нерухомо і могла бути відкритою тільки в екстрених випадках. Це було зроблено для зручності обслуговування і на випадок пожежної небезпеки. В одній секції ангару можна було розмістити шість вагонів.

На той час перші вагони для трамваю вже були привезені до Львова з Граца [18]. Це три типи вагонів: літній — відкритий, другий — закритий з одним салоном, третій — з двох салонів першого і другого класів [19]. Помальовані в темно-гранатовий колір з білим написом «Трамвай Львівський» в червоному обводі [20]. Вагони мали привабливий вигляд. Роботи з оздоблення, малювання вагонів та приведення їх до робочого стану були виконані на одній із львівських фабрик.

Навпроти ангарів побудовано двоповерхову будівлю стайні — лаконічно просту, без зайвих прикрас з добре продуманим внутрішнім плануванням [21]. Перший поверх був розділений поперек на чотири автономні частини з 22 стійлами для коней, а кожна частина ще розділена навпіл (11 стійл) з окремим виходом на подвір'я депо. Між стійлами є прохід шириною в 1 м для обслуговування коней також з виходом на подвір'я. Кожна частина мала вентиляційні люки, які виходили на дах, а очищення стійл здійснювалося через систему каналів і виводилось в підвальні приміщення. Стійла було викладено дошками добре гембльованими з нахилом до каналів. Стайні були високі, просторі, світлі, розраховані на утримання 88 коней. Перших 40 коней було куплено в Мостиськах і Бердичеві. Як писала «Газета Львівська» [22], закуплені коні «дуже сильні, гарно відгодовані і браві; упряж надзвичайно проста, але міцна і найкраще відповідає вимогам використання» (*sq silne doskonale karmione i dziarskie; uprzaz lubo prosta jest trwala i odpowiada najzupelniej celowi*).

Будова стайні виконана цегляною кладкою, підлога тримається на металевих прогонах швелерного профілю залитих бетоном, стелю викладено невеликими арочними бетонними плитами, які спираються на металеві балки. Другий поверх використовується для запасів сіна та інших потреб з обслуговування коней. Завершує будову двоскатний дах, вкритий бляхою. До стаєнь були прибудовані приміщення парової машини, комори, водяного резервуару, складу вугілля.

Поруч зі стайнями розташовувався одноповерховий адміністративний будинок. Він складався з 5-ти кімнат: кабінет директора, кімната для кондукторів, кімната для відпочинку, кімната охоронців і кухня. Цей адмінбудинок був збудований як тимчасовий. У 80-х рр. XIX ст. управління кінного трамваю вже розташовувалося в двоповерховому будинку, збудованому в стилі неокласицизму, фасад якого виходив на площу Юзефа Бема [23].

Між адмінбудинками і стайнею проходила трамвайна одноколійна лінія, яка з'єднувала трамвайне депо з трамвайною колією, що проходила по вулиці Городоцькій. Цікавим є те, що перед ангарами трамвайна колія не роз'єднувалася на 16 окремих ліній (по дві лінії в кожній секції) завдяки яким можна було би трамвайні вагони ставити в ангари, а підводилась до перпендикулярно прокладеної колії ширшої за трамвайну (1, 6 м) по якій пересувалася платформа. Коли трамвайний вагон потрібно було вивезти на лінію з ангару або поставити в ангар, то підвозилася ця платформа, вагон заїжджав на неї, а вже пересуваючи її вздовж секцій трамвайних ангарів, можна було поставити його в одну з вільних секцій, або виїхати на лінію [24].

Цінність цих приміщень заключається в тому, що вони є першою індустріальною основою розвитку транспортної інфраструктури міста.

Одночасно з будівництвом депо у червні 1879 р. було розпочато укладання трамвайних рейок на запланованих вулицях. Будівництво колії велося ділянками, які потім з'єднувалися в одну лінію. Першою трамвайною колією була готова лінія від площі Митної до артилерійських казарм Фердинанда, що на вулиці Городоцькій [25]. Через незавершеність будівництва міського каналізаційного каналу по вул. Городоцькій прокладання трамвайної лінії до залізничного вокзалу ім. Кароля Людвіга довелося відкласти.

Згідно з умовами угоди трамвайні колії закладалися бруківкою за винятком окремих ділянок, як наприклад, від вул. Городоцької по вул. Колійовій до залізничного вокзалу. Тому з метою економії коштів трамвайне підприємство, щоби не закладати всю вулицю бруківкою, будувало трамвайні колії прямого і зворотного сполучення на одній із сторін вулиці або посередині. Такі ділянки трамвайної колії залишалися і по сьогоднішній день (вул. Підвальна, пл. Данила Галицького, вул. Городоцька). Також характерним є те, що враховуючи щільну забудову Львова, вузькі вулиці, розмір ширини трамвайної колії був обраний мінімальний — 1 метр. Трамвайні вагони замовлялися у відповідності з розміром колії. На окремих ділянках використовувалася одноколійна лінія або прокладалася одна на одну.

Трамвайна колія будувалася згідно з проектом, який був розроблений Л. Шмідтом [26]. На підготовлене під трамвайну колію ґрунтове полотно укладалися дерев'яні шпали на відстані 1 м одна від одної. На шпали клали дерев'яні рейки зі спеціальним пазом для утримання металеві рейки. Дерев'яні рейки закріплювалися до шпал металевими кутниками, а металева рейка прибивалася до дерев'яної. Шпали й дерев'яна основа такої трамвайної колії робила трамвайний рух м'яким і безшумним, але як показав час — недовговічним. Тому почали від будівництва такої трамвайної колії відмовилися і почали будувати за зразком залізничних колій. Сучасні трамвайні лінії кардинально відрізняються від усіх, що існували раніше, як за системою укладання так і за вибором матеріалів, які використовуються.

8 листопада 1879 р. по полудню відбулася перша проба трамвайного руху вулицями Львова [27], яка зібрала чималий натовп глядачів. Наступні випробування відбулися 26 листопада [28]. Розпочалися вони з трамвайного депо до

Митної площі і у зворотному напрямку. Біля будинку кредитного товариства до вагонів почала сідати публіка, яка спостерігала за випробуваннями. На вулиці Чарнецького (вул. Винниченка) трамвай чекали члени міської ради з президентом міста паном Ясінським і декількома урядовцями міського управління з будівництва. Після випробувань відбувся урочистий обід у приміщенні адміністрації.

Характерно, що трамвай ще не функціонував, а його прихильників і захисників було вже чимало. «Газета Львівська» описує цікаву історію, яка відбувалася 15 грудня 1879 р.: «В шинку п. Абрама Ротберга, що на вул. Казимирській, сталася тієї ночі суперечка між кондуктором кінного трамваю і кількома візниками дрожок, які гостро глузували над дуже несимпатичним для них трамваєм. З суперечки справа дійшла до бійки, за що обидві сторони було виставлено на вулицю. І тут візники накинулися на кондуктора і скалічили йому голову так сильно, що змушено його було доставити до лікарні. Винних візників притягнуто до відповідальності» [29].

Регулярний рух трамваю на лінії від площі Митної до казарм Фердинанда розпочався аж 5 травня 1880 року [30]. Через кожні 9 хвилин від площі від'їжджав вагон. На лінії працювало 5 вагонів і протягом дня пасажери могли 95 разів сідати у вагони на зупинках.

Після закінчення робіт з будівництва каналу вздовж вулиці Городоцької, з 1 липня 1880 р. трамваї почали ходити по всій лінії від площі Митної до залізничного вокзалу ім. Кароля Людвіга [31]. З 10 вересня кінний трамвай почав курсувати і по Жовківській лінії [32]. Складним місцем для кінного трамваю став підйом по вулиці Городоцькій. Тому на підйомі від казарм Фердинанда до сучасної площі Кропивницького пара коней не завжди могла витягнути трамвайний вагон і тому потрібно було впрягати третього коня. Третього коня підводили зі стаєнь депо по вулиці Бема аж до костьолу св. Анни і там його впрягали. В 1881 р. для покращення обслуговування трамвайного руху між казармами Фердинанда і костьолом св. Анни були побудовані тимчасові стайні для коней, яких використовували на підйомі по вул. Городоцькій [33].

Працювати кондуктором, контролером або іншим робітником у львівському трамвайному товаристві було престижно. Кондуктори мали «пристойну уніформу, у конфедератах з малиновими кантами, набрані з місцевих» («*przyzwoicie uniformowana, z rogatywkami o amarantowych wypuskach sklada sie krajowców*») [34].

Високі заробітки приваблювали багатьох, але щоби влаштуватися на роботу потрібно було пройти жорстку конкурсну комісію, яка мала певні вимоги не тільки до фахових якостей, а й до національного та соціального стану.

Кінний трамвай набув великої популярності у львів'ян. Він підняв статус міста, ним пишалися. Львів став шостим містом Австро-Угорської імперії, яке мало кінний трамвай (Відень, Будапешт, Трієст, Прага, Грац) [35]. Трамвай був найдешевшим видом транспорту: за 15–20 центів можна було доїхати у вагонах I–II класу від залізничного вокзалу до площі Митної [36]. В той час як у фіякрі — за 1 злотий, а у дрожках — за 50 центів [37]. Вже в перший день

функціонування (5 травня 1880 року) було перевезено 4611 пасажирів, що дало дохід в 323 злотих і 33 центи. І не дивно, що вже в 1889 р. львівський кінний трамвай налічував 105 коней, 37 пасажирських вагонів, 3 вантажні вагони і перевіз більше двох мільйонів пасажирів. Зимом на лініях курсувало 16 вагонів, в літній період — 22 [38].

Прослужив кінний трамвай до 1908 року [39]. В цьому ж році були закриті банківські рахунки, а місто остаточно викупило у Триєстинського трамвайного товариства весь склад трамвайних приміщень і комунікацій за 940 тис. крон [40]. З 1909 р. приміщення трамвайного депо використовуються як ремонтні майстерні. Трамвайна колія, яка повертала з вулиці Городоцької на вулицю Бема до колишнього трамвайного депо, заважала руху транспорту по Городоцькій і тому в 1910 р. була ліквідована. Крім того, використовувати депо кінного трамваю для електричного не було можливим через конструктивні відмінності вагонів, систему обслуговування, ремонту та забезпечення. Вже в 20-х рр. приміщення стаєнь використовувалося міською молочарнею, а ангари — як склади заліза, вугілля, дров та інших потреб. В 1928, 1932 та 1937 рр. приміщення кінного трамваю декілька разів перебудовувалося [41].

Література:

1. Мокрицький Г. Житомирське трамвайно-тролейбусне управління: 100 років трамвайного руху. Житомир. Видавництво «Волинь», 1999.— С.10. Літопис червоної калини. Історико-краєзнавчий літопис. № 6–7, 1992. Лазечко Петро. Історія Львівського трамваю.— С.54.
2. A New Survey of Universal Knowledge. Encyclop(a)edia Britanica. Volum 8. 1965. Printed in the USA.— S. 221; The Encyclopedia Americana. International edition. Copyright. 1989 by Grolier Incorporated.— P. 788.
3. Gazeta Lwowska. Nr 70. Piątek 26 Marca 1880.— S.3
4. A New Survey of Universal Knowledge. Там само.
5. Центральний державний історичний архів України у м. Львові, ф.146, оп. 68, спр. 2611 (далі ЦДІА України у Львові); Державний архів Львівської області (далі ДАЛО), ф.3, оп. 1, спр. 4008. Czasopismo techniczne. Nr 19, Lwów, dnia 10 października 1905.— S. 323.
6. Miasto Lwów w okresie samorządu. 1870–1895. Nakładem Gminy król. stoł. miasta Lwowa. 1896.— S.563. Ostaszewski-Barański K. Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie. Lwów. 1894.— S. 47, 48.
7. Czasopismo techniczne. Nr 1, Lwów, dnia 10 stycznia 1906.— S. 18.
8. Gazeta Lwowska. Nr 19. Piątek 24 Stycznia 1879.— S.4.
9. Gazeta Lwowska. Nr 19. Piątek 24 Stycznia 1879.— S.4.; Gazeta Lwowska. Nr 25. Piątek 31 Stycznia 1879.— S.3.; Gazeta Lwowska. Nr 27. Poniedziałek 3 Lutego 1879.— S.4.; ЦДІА, ф.52, оп. 1, спр. 35.
10. Gazeta Lwowska. Nr 27. Poniedziałek 3 Lutego 1879.— S.4;
11. Gazeta Lwowska. Nr 137. Wtorek 17 Czerwca 1879.— S. 3. ДАЛО, ф.2, оп.3, спр. 1460, с.1; ДАЛО, ф. 2, оп. 3, спр. 1462, — с. 54.

12. ДАЛО, ф. 2, оп. 3, спр. 1811; ЦДІА, ф.146, оп. 68, спр. 2611, — с. 17–18.
13. ДАЛО, ф. 2, оп. 3, спр. 1811.
14. Gazeta Lwowska. Nr 190. Wtorek 19 Sierpnia 1879.— S. 4; ДАЛО, ф.2, оп.1, спр. 1819.
15. Gazeta Lwowska. Nr 137. Wtorek 17 Czerwca 1879.— S. 3.
16. Skorowidz krol. stoł. miasta Lwowa. Lwów. 1899, s. 3.
17. ДАЛО, ф. 2, оп. 1, спр. 1811.
18. ЦДІА, ф.146, оп. 68, спр. 3276, с.151–154.
19. Gazeta Lwowska. Nr 273. Czwartek 27 Listopada 1879.— S. 3.
20. Gazeta Lwowska. Nr 190. Wtorek 19 Sierpnia 1879.— S. 4.
21. ДАЛО, ф.2, оп.1, спр. 1811.
22. Gazeta Lwowska. Nr 273. Czwartek 27 Listopada 1879.— S. 3.
23. ДАЛО, ф.2, оп.1, спр. 1811
24. ДАЛО, ф.2, оп.1, спр. 1811.
25. Gazeta Lwowska. Nr 190. Wtorek 19 Sierpnia 1879.— S. 4.
26. ДАЛО, ф.2, оп.1, спр. 1809.
27. Gazeta Lwowska. № 258. Poniedziałek 10 Listopada 1879.— S.3.
28. Gazeta Lwowska. Nr 273. Czwartek 27 Listopada 1879.— S. 3
29. Gazeta Lwowska. № 287. Poniedziałek 15 Grudnia 1879.— S.3.
30. Gazeta Lwowska. № 103. Środa 5 Maja 1880.— S.3; Дїло (Діло). 4. 32. Львов, Субота 26 Цвѣтня (8 Мая) 1880, — С.3.
31. ЦДІА, ф. 146, оп. 68, спр. 2611.— С. 67; Дїло (Діло). 4. 42. Львов, Субота 31 Мая (12 Червня) 1880, — С.3; Gazeta Lwowska. № 148. Czwartek 1 Lipca 1880.— S.4.
32. Gazeta Lwowska. № 208. Piątek 10 Września 1880.— S.3.
33. ДАЛО, ф.2, оп. 1, спр. 1809, — С. 41, 42
34. Gazeta Lwowska. № 244. Czwartek 23 Paźdzernika 1879.— S.4.
35. Ostaszewski-Barwiński K. Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie. Lwów. 1894.— S. 48; Brockhaus' Konversations=Lexikon. Dritter Band. Berlin und Wien. 1892.— S. 689.
36. Gazeta Lwowska. № 144. Piątek 25 Czerwca 1880.— S.4.
37. Kunasiewicz Stan. Welda Przewodnik po Lwowie. Z zarysem historji miasta... Lwów. 1878.— С.1.
38. Miasto Lwów w okresie samorzondu 1870–1895. Nakładem gminy król. stoł. miasta Lwowa z drukarni. W. A. Szyjrowskiego — ul. Kopernika, 5. 1896; Gazeta Lwowska. № 106. Poniedziałek, 10 Maja 1880.— S.4.
39. ДАЛО, ф. 2, оп. 1, спр. 5442, — с.44, 45; ДАЛО, ф. 3, оп. 1, спр. 4432, — С. 7–12, 33–35.
40. Gazeta Lwowska. № 114. Czwartek 19 Maja 1904.— S.4; Gazeta Lwowska. № 141. Sroda 22 Czerwca 1904.— S.3; ДАЛО, ф.3, оп.1, спр. 4774, — С. 46, 49.
41. ДАЛО, ф.2, оп.3, спр 1460, — С.6, 7, 29, 62, 67, 69, 70, 75, 77, 81, 98.