

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ПОВОЄННОЇ ВОЛИНИ: ПРОБЛЕМИ ВІДБУДОВИ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ

Досліджено проблему відбудови та функціонування транспортної інфраструктури Волині у повоєнний період. Розглянуто стан та роботу залізничного, водного, пасажирського транспорту. Відзначено роль Ковельської залізниці у загальносоюзній відбудові народного господарства.

Ключові слова: Волинь, транспорт, інфраструктура, Ковельська залізниця, навігація, лісоперевезення.

Sushyk I.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN VOLYN IN POSTWAR PERIOD: PROBLEMS OF BULDING AND FUNCTIONING

Investigated problems of reconstruction and functioning of transport infrastructure of Volyn region in postwar period. Considered condition and functioning of rail road, water and passenger transports. Marked role of Kovel rail road in reconstructing national economy in Soviet union.

Keywords: Volyn, transport, infrastructure, Kovel rail road, navigation, hardwood transportation.

1. Вступ

Значний інтерес у сучасних вчених та інженерів викликає проблема становлення та функціонування транспорту України. Ґрунтовне дослідження даного питання дозволить виявити закономірності розвитку регіонів, охарактеризувати соціально-економічні, стратегічні та мобілізаційні можливості країни в цілому.

Транспортні комунікації, зокрема залізничні, у всі часи відігравали головну роль, оскільки забезпечували реалізацію більшої частини вантажопотоку і близько половини пасажиропотоку від усіх транспортних перевезень країни. Дослідження історії становлення транспорту окремих областей у повоєнні 40-50-ті роки дозволить побачити специфіку розвитку кожної з них, врахувати помилки попередніх років та вибудувати стратегію розвитку на майбутнє.

Метою статті є вивчення, аналіз та систематизація наукових знань про відбудову, становлення та функціонування транспортної інфраструктури Волині у перше повоєнне десятиліття. Виходячи з цього, необхідно з'ясувати наступні завдання:

дослідити стан транспортної інфраструктури повоєнної Волині; показати внесок Ковельської залізниці у загальносоюзну справу відбудови народного господарства; проаналізувати процес налагодження роботи залізничного, річкового та автомобільного транспорту.

2. Аналіз основних літературних джерел

Історія шляхів сполучень стала предметом дослідження ряду авторів [1], однак великі хронологічні рамки їх робіт не дозволяють побачити специфіки періоду та окремо взятого регіону. Більш ґрунтовно історію відбудови залізничного транспорту західних областей України у 1944-1950-х роках вивчає І. Мазило [2]. Низку проблем соціальної історії повоєнної Волині, в тому числі відбудову транспортної інфраструктури, в контексті соціально-економічного розвитку краю порушує у своїх дослідженнях автор даної статті [3].

3. Теоретичний коментар

У важких умовах відбувався на Волині перехід до мирного життя після остаточного її визволення від гітлерівських загарбників. Як прикордонна область з перших днів війни (в кінці червня 1941 року) була повністю окупована. Зрозуміло, що основний удар ворога вона прийняла на себе, що й позначилося на наслідках війни. Окупацією була охоплена вся її територія: 30 сільських районів, 3 міста обласного і 5 міст районного підпорядкування, 859 сільських рад [4]. Вороги заподіяли великої шкоди містам і селам, промисловим підприємствам, загинула велика кількість населення.

Політика повоєнних змін, яку здійснював більшовицький режим після звільнення, поширювалася і на таку важливу сторону життя, як соціально-побутова сфера. Серед першочергових завдань були забезпечення населення продуктами першої необхідності, відбудова й подальше розширення житлового фонду, налагодження роботи транспорту. На становленні й функціонуванні останнього зупинимось детальніше.

4. Емпіричні результати

Однією з проблем відбудови транспорту стало те, що цей процес розпочинався на фоні зруйнованого народного господарства республіки, зокрема було знищено 16,1 тисячі промислових підприємств, на яких до війни було зайнято 2,6 млн. працюючих, 882 шахти донецького вугільного басейну, сотні підприємств інших галузей. Значно зруйнувався залізничний транспорт. Гітлер конкретизував завдання своїм підлеглим із його руйнування, вказуючи: „Необхідно добитися, щоб при відступі із районів України не залишилося жодної рейки” [5]. За роки війни фашисти вивели з ладу 10 магістральних залізниць, 5,6 тисяч залізничних мостів, 1,8 тис. (за іншими даними 1916) вокзалів і станцій [6]. На Волині, зокрема за роки окупації, було зруйновано понад 250 км шосейного полотна, знищено мости на основних магістралях, які сполучали Луцьк із Рівним, Ковелем, Дубно та Володимир-Волинським [7]. Під час відступу німецькими загарбниками знищено 600 км залізничної колії, повністю зруйновано 39 залізничних станцій з 59 існуючих до війни [8].

На руйнуванні транспорту певною мірою позначилися евакуаційні процеси 1941-1942 років, коли залізничники намагалися вивезти в тил не лише рухомий склад, але й верхнє залізничне полотно. Те, що залізничники не встигли евакуювати, спеціальні формування НКВС доводили в непридатний стан. Крім того, на технічному стані доріг позначилася диверсійна діяльність підпільників і партизан у

фашистському тилу в 1941 - 1944 рр. У передвоєнний період довжина залізниць в Україні становила 20102 км. Окупаційній фашистській адміністрації вдалося відновити 15740 км шляхів [9].

Ще однією проблемою відбудови стало те, що на території республіки спостерігалися майже дворічні бойові дії. Протягом грудня 1942 р. – жовтня 1943 р. було проведено 20 бойових операцій і компаній, у тому числі таких вирішальних для радянсько-німецького фронту, як Корсунь-Шевченківська, Житомирсько-Бердичівська, Рівненсько-Луцька, Львівсько-Сандомирська, Карпатсько-Ужгородська та ін. [10]. Зрозуміло, що масштаби таких дій вимагали перебазування великої кількості вантажів.

Інтенсивні бойові дії на залізничних комунікаціях розгорнули партизанські формування. Так, партизани з'єднання С. Ковпака в кінці листопада – на початку грудня 1942 р. провели операцію під умовною назвою „Сарненський хрест” [11]. У районі Волині діяли партизани О. Федорова. Їх основний удар мав скеровуватися на Ковельський залізничний вузол. З 7 червня 1943 року й квітень 1944 р. партизанами з'єднання було підірвано на дільницях Ковельського вузла 611 ешелонів й пущено під укіс 8 бронепоездів. За шість місяців 1943 р. було організовано 3 203 аварії, зірвано 234 залізничних мости, знищено 618 ліній зв'язку [12; с. 3]. Проблемою відбудови транспорту було й те, що цей процес розпочинався на фоні значних людських втрат. Якщо до війни, станом на 1 січня 1941р., в області проживало 1103,5 тис. осіб, то після її звільнення кількість населення Волині зменшилася майже наполовину і складала 573,5 тис. осіб [13].

У повоєнні роки з метою прискорення економічного розвитку Волині й розширення міжобласних зв'язків у четвертій п'ятирічці передбачався більш масштабний розвиток залізничного, річкового та автомобільного транспорту. Особливої ваги набула Ковельська залізниця, що обслуговувала промисловість та сільське господарство п'яти областей (Рівненської, Львівської, Тернопільської, Житомирської, Пінської), які нараховували 178 адміністративних районів. Крім того, Ковельська залізниця як прикордонна, зв'язувала лініями Ковель-Олевськ і Здолбунів-Ковель, що розташовувалися зі сходу на захід, столицю УРСР Київ із Західною Європою, Брестом, Рівним, Луцьком і Львовом. Ці лінії, як до війни, так і у повоєнний час, були головними, по них спрямовувалася основна частина транзитного потоку.

Напрямок Красне-Рівне-Сарни-Луїнець, котрий проходив із півдня на північ, зв'язував прибалтійські республіки з обласними центрами УРСР – Рівним, Луцьком, Львовом. Значення цієї лінії посилювалось у зв'язку з тим, що станція Янова Долина (Рівненська обл.) та ділянка Сарни-Олевськ залишалися вагомими пунктами з відвантаження базальту й мінерально-будівельних матеріалів, необхідних для приведення у належний стан дорожнього господарства, яке перебувало у занедбаному стані [14].

Оскільки Волинь мала яскраво виражений сільськогосподарський характер, то основну частину вантажів, що переміщувалися Ковельською залізницею, складала хлібні, зокрема 70% – зернові і 30% – продукти перемелу. Метою інтеграції Волині в загальносоюзну систему був вивіз продукції до центру, що надалі проявилось у закріпленні різних районів області до відповідних центрів чи областей „Сходу” для забезпечення сільськогосподарськими товарами. Волинь, як і вся Україна, відіграла роль аграрної бази СРСР [15; с. 136].

Крім зернових вантажів, велику частину становили лісові перевезення. Лісо-матеріали не лише були вкрай необхідні для відбудови народного господарства Волині, а й використовувались як сировинна база для інших промислових центрів

країни – Донбасу, Харкова, Києва. Наприкінці 40-их – на початку 50-х років лісозаготівельна та деревообробна галузі у структурі промисловості області склали близько 50 відсотків. Із загальної кількості лісу, заготовленого на Волині, приблизно 40 відсотків була призначена для перевезення на залізниці, 20 відсотків – сплавлялася по річках і 40 відсотків осідало на місці [16].

Потоки лісових вантажів спочатку зосереджувалися на товарних станціях Ковель, Володимир-Волинський, Костопіль, Сарни, а звідси направлялися, головним чином, на дороги південно-західного, Донецького і Кавказького напрямків. Основними споживачами лісоматеріалів були промислові центри УРСР, а в межах дороги – промислові підприємства й організації великих адміністративних пунктів. У структурі лісу, що перевозився, наприклад, у 1950 р., вагому частку займали ліс круглий – 81% від усіх перевезень лісу, а також рудстойка, кріпильний ліс, ліс пиляний і шпали.

У планах четвертої п'ятирічки передбачалося збільшити заготівлю лісоматеріалів для потреб промисловості й залізничного транспорту, зокрема вугільного Донбасу. Так, із Ківерцівського ліспромгоспу ешелони з лісоматеріалом періодично відправлялися на шахти Горлівки [17]. У грудні 1954 р. відвантажено понад план два вагони фризид для паркету, яка призначалася Ленінградському паркетному заводу [18; с. 347].

Особливістю природного лісового багатства Волині було те, що породи й характер дерев, що ростуть на волинській землі, давали можливість використовувати їх як матеріал для авіаційної і суднобудівної промисловості. Крім того, в цих лісах розгорталася масова заготівля рудничної стійки для шахт Донбасу. Волиняни докладали найбільших зусиль, щоб дати в досталь високоякісного лісу новобудовам. Неабияку роль тут відіграло трудове соцзмагання, яке розгорнулося у кінці 40-х – на початку 50-х років майже на кожному підприємстві. Трудовий запал соцзмагання та пропаганда дали свої результати. Якщо у 1940 р. Ковельською залізницею було відправлено 406 тис. тонн лісоматеріалів, у 1946 р. – 594 тис. тонн, то в наступні роки ця цифра різко зростає (1947 р. – 1107, у 1948 р. – 1435, у 1949 р. – 1234, у 1950 р. – 1038 тис. тонн). Середньодобове вантаження лісоматеріалами збільшується з 75 вагонів у 1946 р. до 190 вагонів у 1948 р. [17].

Загалом тільки Ковельська залізниця планом перевезень на 1952 р. передбачала середньодобове навантаження 710 вагонів, статичне навантаження – 17,71 тонн, відправлення – 4600 тис. т., прийом навантажених вагонів – 1680 вагонів, або 10 млн. 815 тис. т [19].

Безперечно, відбудувати зруйноване війною господарство спільними зусиллями було набагато легше і волинські лісоруби проявили неабияку активність. Проте партійне і радянське керівництво республіки та на місцях, беззастережно виконуючи вказівки центру, не брали до уваги або й зовсім ігнорували екологічний фактор – лісові насадження не завжди відновлювалися.

Найдешевшим видом транспорту на Волині був водний. Згідно з постановою РНК УРСР і ЦК КП(б)У від 1.06.1945 р. за № 855 при виконкомі Облради було організоване Управління по транспортному освоєнню малих рік у Волинській області. У його завдання входило освоєння малих рік – приток басейну р. Прип'ять: Стир, Стохід, Турія, Прип'ять. Першочергово проводилось освоєння р. Стир на ділянці Луцьк – Берестечко довжиною 124 км. Крім того, досліджувались Іква, Луга, Вижівка, Лина та інші на предмет зведення тут гідротехнічних споруд.

У липні 1952 р. було організоване Стир-Горинське управління. Воно займалося будівництвом гідротехнічних споруд на малих ріках їх поглибленням, будівницт-

вом і ремонтом річкового флоту, перевезенням вантажів та пасажирів. Управління мало у своєму підпорядкуванні дві експлуатаційних дільниці: Гориньську – в Рівненській області – Луцьку – у Волинській області, які мали судноремонтні майстерні, що діяли на одному балансі. Стир-Гориньське управління здійснювало перевезення по р. Стир – на ділянці Берестечко – Пінськ загальною довжиною 455 км і по р. Горинь – на ділянці Александрія-Нирга довжиною 381 км. Транспортний флот складався з 11 буксирних катерів і одного парохода, 3 металевих і 41 дерев'яної баржі [20]. За 1952 р. Стир-Гориньським управлінням було перевезено 2348 т хлібних вантажів, 30 т торфу, 1991 т. мінерально-будівельних матеріалів, 50439,8 т лісових та 1618,4 т інших вантажів [21].

У 1953 р. протяжність перевезень у волинських річковиків збільшилась порівняно з 1952 р. на 3 млн. 200 тис. км. Зросла кількість перевезених вантажів. У січні 1953 р. при управлінні відкрилися 3-місячні курси підготовки кадрів плаваючого персоналу – капітанів катерів, механіків, шкіперів, де навчалось 16 осіб [22].

Навігація на річках Волині мала важливе народногосподарське значення, проте ряд причин заважали налагодити нормальну роботу. Це насамперед нестача робочої сили і водного транспорту, малі ліміти, відпущені на запчастини і як наслідок, зібрані на утильзапчастинах двигуни не забезпечували ефекту в роботі. Згідно з планом капіталовкладень на транспортне освоєння малих рік у четвертій п'ятирічці на будівництво флоту виділялося 300 тис. крб., на будівельні майстерні – 200 тис. крб., на шляхові й дослідні роботи – 500 тис. крб., на придбання обладнання – 150 тис. крб., на будівництво причалів і пристаней – 50 тис. крб. Крім того, потреби управління в робочій силі складала 450 осіб [23].

Одним із основних засобів зв'язку районів, міст, містечок і сіл області з залізничними вузлами й промисловими підприємствами були шосейні дороги. Саме по них підвозилися сировина й продукти до промислових підприємств. У зворотному напрямку йшли на села сільськогосподарські машини та інші вироби заводів і фабрик. За роки окупації на Волині було зруйновано понад 250 км шосейного полотна, знищено мости на основних магістралях, які сполучали Луцьк з Рівним, Ковелем, Дубном та Володимир-Волинським. Після війни значно зросла роль автотранспорту в економіці Волині. Господарства області отримали велику кількість автомобілів. Так, у 1953 р. автопарк колгоспів зріс порівняно з 1946 р. у 204 рази. Луцька автобаза „Південьзаготзерно” станом на 1953 р. мала в 4 рази більше автомашин, ніж 5 років тому. Більш ніж у 5 разів зріс парк Луцької автотранспортної контори Волинської автоколони [7; с. 3].

Станом на 1949 р. із 30 МТС області лише 10 станцій мали примітивно обладнані приміщення для зберігання тракторів і в 4 МТС приміщення для зберігання сільськогосподарських машин. Таким чином, із 131 трактора забезпечені приміщеннями були лише 67, решту – зберігалися без покрівлі і, безперечно, псувалися, що впливало на технічний стан парку і викликало необхідність проведення частого ремонту й заміни окремих деталей. Капітальний ремонт в області проводився лише в одній Рожищенській МТС, яка навіть при максимальному навантаженні не могла забезпечити ремонт тракторного парку області [24]. На 1 січня 1951 р. у 30 МТС Волині функціонувало лише 2 ремонтні майстерні, побудовані за типовими проектами, та 28 інших ремонтних майстерень. Також збудовано 1 агрохімлабораторію, 17 електростанцій, 214 тракторних бригад [25]. У цьому ж році було отримано 546 нових тракторів, однак потребували капремонту 317 і поточного ремонту – 383 трактори [23].

Якщо із забезпеченням транспорту, особливо у сільському господарстві, справи поліпшувалися, то стан доріг залишався просто критичним. Так, у 1946 р. в Горохівському районі було всього 13,2 км шосейної дороги, в Локачинському – лише одна така дорога довжиною 3,5 км і 25 км грейдерної дороги [26]. Волинське об'єднання шосейних доріг у 1944 р. потребувало з місцевого бюджету 130 тис. крб. на капітальний ремонт доріг, 84,2 тис. крб. на середній ремонт і 201,3 тис. крб. на їх зимове утримання й озеленення [27].

Загальна довжина автомобільних шляхів у 1950-1953 роках залишалася незмінною – 9,6 тис. км, в тому числі з твердим покриттям – 0,6 тис. км. За 1950 р. було перевезено 2 318 тис. тонн вантажів, у 1951 р. відповідно – 2 659, у 1952 – 2 983, у 1953 – 4 061 тис. тонн. Вантажооборот на 1953 р. складав 59,6 млн. тонно-кілометрів [28; с. 168].

Окрім транспорту, який забезпечував потреби народного господарства, існувала проблема післявоєнного періоду – відродження та розвиток пасажирського транспорту, поліпшення обслуговування ним населення. Як зазначалося вище, центром залізничного сполучення області став Ковель. У 1950 р. пасажирській службі для забезпечення роботи на Ковельській залізниці потрібно було 569 ос. [24]. Тут передбачалося курсування 33,5 пар поїздів, в тому числі: прямого сполучення – 5,5 пар, місцевого сполучення – 2 пари, приміського – 26 пар, у тому числі 3 товарно-пасажирських і 2 поїзди західноєвропейської колії. У 1952 р. порівняно з планом 1951 р. на дорозі передбачалося зменшення кількості поїздів прямого сполучення (на одну пару) при збільшенні кількості приміських поїздів (на 4 пари). Було намічено також перевезти 7 тис. пасажирів, що перевищувало план 1951 р. на 6,7% [20].

Становлення і налагодження роботи пасажирського транспорту розгорталося досить повільно. Аграрна область, яка нібито й не потребувала інтенсивних трудових переміщень, не отримувала коштів на розвиток шосейних доріг. Так, у 1945 р. в розпорядження Волинського автотресту надійшло 4 автобуси, що дало можливість налагодити автобусний зв'язок між найбільшими містами області [29]. У наступні роки і, зокрема в 1952 р., автобусний парк області збільшився у 2,5 рази, а його місткість – у 4 рази. Таксомоторний парк зріс у 5 разів, а перевезення ним пасажирів – більше ніж у 5 разів. Станом на 1953 р. в області постійно діяли 6 міжміських автобусних ліній (Луцьк – Володимир-Волинський, Луцьк – Берестечко, Луцьк – Ратно, Луцьк – Ківерці, два маршрути республіканського значення: Луцьк – Київ і Луцьк – Львів). У 1952 р. автотранспортна контора виконала план перевезення пасажирів на 123,8% [30].

У новій п'ятирічці планувалося пов'язати обласний центр автобусним сполученням із районними центрами – Рожище, Олика, Устилуг, Горохів, Любомль, Шацьк та ін. Реалізувати всі намічені плани заважали перебої у роботі транспорту внаслідок технічних й організаційних неполадок, відсутність коштів на розвиток автобусного парку та ремонт. Ще й у 1953 р. в Луцьку не існувало приміщення автобусної станції для пасажирів міжміських маршрутів і вони були змушені чекати відправки автобусів просто неба.

5. Висновки

Таким чином, незважаючи на винятково складні умови й обмежені можливості повоєнного часу, волиняни доклали багато зусиль для відновлення роботи транспорту. У даній роботі перераховані основні, проте далеко не всі проблеми його відбудови та функціонування. Характерними особливостями післявоєнного періоду

були надмірна централізація в керівництві економікою, здійснення всіх перетворень за одним планом, що не враховував потреб та особливостей регіону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- ¹ Кирпа Г., Пенька О., Огієнко І. Залізниця України. Історичний нарис. – Дніпропетровськ, 2001; Галаган В., Виноградов С., Драмарецький Б., Катаєв В. Історія розвитку транспорту.. – К. : ДЕДУТ, 2004. – 321 с.
- ² Мазило І. З історії відбудови залізничного транспорту західних областей України у 1944-1950-х рр. // Військово-історичний альманах. Річник 11. Число 2 (21). – К. : Нац. військово-історичний музей України, 2010. – С. 63-71.
- ³ Сушик І. Становлення соціально-побутової сфери на Волині у повоєнний період (1944-1953 рр.) // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені М. Коцюбинського. Вип. 9. Серія: Історія: Збірник наукових праць. Вінниця. – 2005. – С. 193-199; Сушик І. Проблеми благоустрою Волині у повоєнний період // Минуле і сучасне Волині та Полісся. Сторінки історії Камінь-Каширщини. Науковий збірник. Вип. 37. Матеріали XXXVII Всеукраїнської історико-краєзнавчої наукової конференції, м. Камінь-Каширський. – Луцьк, 2010. – С. 327-330.
- ⁴ Державний архів Волинської області (далі – Держархів Волинської обл.), ф. Р-164, оп. 1, спр. 349, арк. 4.
- ⁵ Ковальов І. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-45гг.). – М., 1981. – С. 262.
- ⁶ Данилюк М., Панчук М. На службі фронту і тилу. – К., 1968. – С. 37.
- ⁷ Попенко Д. Шляхи Волині // Радянська Волинь. – 1944. – 17 вересня. – С. 2; Максименко С. Краще доглядати і експлуатувати автотранспорт // Радянська Волинь. – 1953. – 11 квітня. – С. 3.
- ⁸ На Волині створено 16 радіовузлів // Радянська Волинь. – 1944. – 17 вересня. – С. 1; Прут І. Район радіофікується // Радянська Волинь. – 1953. – 28 січня. – С. 4.
- ⁹ Пономаренко П. Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков. – М., 1986. – С. 173.
- ¹⁰ Федоров В. Україна в умовах системної кризи (1946-1980 рр.). – К., 1999. – Т. 13. – С. 47.
- ¹¹ Боротьба трудящих західних областей УРСР проти фашистських загарбників у роки Великої Вітчизняної війни Радянського Союзу. – К., 1984. – С. 119.
- ¹² Трагедії Карпатського рейду Ковпака – 55 років // День. – 1998. – 5 серпня.
- ¹³ Держархів Волинської обл., ф. Р-295, оп. 2, спр. 472, арк. 33; ф. Р-295, оп. 2, спр. 424, арк. 2-3; ф. Р-295, оп. 7, спр. 1584, арк. 2.
- ¹⁴ Держархів Волинської обл. ф. Р-3165, оп. 5, спр. 17, арк. 6.
- ¹⁵ Барановська Н. Місце України в організації продовольчого забезпечення СРСР післявоєнного періоду // Другий міжнародний конгрес українців. – Львів. Доповіді і повідомлення. Історія. Част. II, Львів, 1994. – С. 136-138.
- ¹⁶ Держархів Волинської обл., ф. Р-3165, оп. 5, спр. 17, арк. 9.
- ¹⁷ Соцзмагання за перевиконання плану // Радянська Волинь. – 1946. – 2 червня. – С. 1.
- ¹⁸ Волинь Радянська (1939-1964 рр.): Збірник документів і матеріалів. – Ч. 3. – Львів : Каменяр, 1971. – 347 с.
- ¹⁹ Держархів Волинської обл., ф. Р-3165, оп. 5, спр. 157, арк. 22, 25-26.
- ²⁰ Держархів Волинської обл., ф. Р-3165, оп. 5, спр. 157, арк. 28.
- ²¹ Держархів Волинської обл., ф. Р-1447, оп. 1, спр. 2, арк. 4.
- ²² Федоров А. У волинських річковиків // Радянська Волинь. – 1953. – 15 лютого. – С. 3.
- ²³ Держархів Волинської обл., ф. Р-1043, оп. 1, спр. 7, арк. 3, 16.
- ²⁴ Держархів Волинської обл., ф. Р-295, оп. 4, спр. 184, арк. 7-8.
- ²⁵ Держархів Волинської обл., ф. Р-295, оп. 6, спр. 353, арк. 7-15.
- ²⁶ Держархів Волинської обл., ф. Р-677, оп. 1, спр. 21, арк. 65, 68.
- ²⁷ Держархів Волинської обл., ф. Р-63, оп. 2, спр. 49, арк. 3.
- ²⁸ Волинська область за роки радянської влади (1940-1960 рр.). Статистичний збірник. – Львів: Каменяр, 1969. – 314 с.
- ²⁹ Автобусний рух між містами Волині // Радянська Волинь. – 1945. – 22 вересня. – С. 1.
- ³⁰ Сергєєв М. Розвиток пасажирського автотранспорту на Волині // Радянська Волинь. – 1953. – 1 березня. – С. 3.