

Богдан ЛАЗОРАК,
м. Дрогобич

ДВА ЕПІЗОДИ ПРО МОДЕРНІЗАЦІЮ «АВСТРІЙСЬКОГО ДРОГОБИЧА»: СТАРІ ВУЛИЦІ «ПО-НОВОМУ» І «НЕ ПРОВІНЦІЙНА МРІЯ» ПРО ТРАМВАЙ (1901, 1909 – 1914 рр.)

В статті проаналізовано два історичних епізоди про реформування міського простору Дрогобича. Перший епізод стосується зміни назв дрогобицьких вулиць відповідно до постанови магістрату від 1901 р. При цьому публікується маловідомий реєстр вулиць із докладною специфікацією їх місцезнаходження. Другий епізод присвячений проекту будівництва в Дрогобичі трамвайної лінії, який у зв'язку із політичними перипетіями та Першою світовою війною так і не був реалізований.

Ключові слова: Дрогобич, вулиця, трамвай, магістрат, бургомістр.

Lazorak B. The two modernization episodes of «Austrian Drohobych»: old streets «on a modern way» and «not suburban dream» of a tram (1901, 1909 – 1914). Two historical reforming episodes of urban space in Drohobych are analyzed in the article. The first episode is concerned to the changes of Drohobych street names according to the magistrate decision of 1901. Herewith the little-known streets registry is published with a detailed specification of their location. The second episode is devoted to the tram line construction project in Drohobych, which due to the political events and the First World War was never implemented.

Key words: Drohobych, street, tram, magistrate, burgomaster.

Лазорак Б. Два епізоди о модернизации «Австрийского Дрогобыча»: старые улицы «по-новому» и «не провинциальная мечта» о трамвае (1901, 1909 – 1914 гг.). В статье проанализированы два исторических эпизода о реформировании городского пространства Дрогобыча. Первый эпизод касается изменения названий дрогобычских улиц согласно постановлению магистрата от 1901 г. При этом публикуется малоизвестный реестр улиц с подробной спецификацией их местонахождения. Вторым эпизодом посвященный проекту строительства в Дрогобыче трамвайной линии, который в связи с политическими дискуссиями и Первой мировой войной так и не был реализован.

Ключевые слова: Дрогобыч, улица, трамвай, магистрат, бургомистр.

Постановка проблеми. В краєзнавчій літературі, присвяченій історії Дрогобича ХІХ – першої половини ХХ ст., досі блукають кілька непідтверджених, і часто помилкових, тверджень про забудову міського простору та систему його вулиць. Скажімо, більшість вулиць описаних Романом Пастухом у «Вулицях старого Дрогобича» [2] стосуються виключно міжвоєнної доби, відтак чимало сучасників продовжують позиціонувати їх із добою Австро-Угорщини. Тому співставлення системи вулиць (назва, місце локалізації, час і причини перейменування та ін.) з різного історичного періоду забудови Дрогобича є першочерговим завданням сучасних дослідників цієї проблеми. Відтак у даній розвідці пропонується публікація невідомого досі переліку вулиць міста періоду 1901 р. із прив'язкою до конкретної міської локації: будинку, власності чи іншого орієнтованого об'єкту тієї доби. Даний реєстр, у співставленні із документальними свідченнями, віднайденими дрогобицьким дослідником Ігорем Чавою [3], в подальшому дозволить провести транскрипцію та порівняння вулиць Дрогобича впродовж 1901 – 1939 рр.

Аналіз досліджень. Історіографія проблеми локалізації вулиць Дрогобича австрійської доби, як і проблеми будівництва трамвайної лінії у першій третині ХХ ст. насправді так і не були оформлені в спеціальному дискусійному колі спеціалізованих праць. Щоправда обидві теми частково висвітлювалися в публікаціях поета і краєзнавця Романа Пастуха [2] із серйозними помилками щодо хронологічної та просторової локалізації. Саме тому **метою статті** є необхідність на основі серйозної документальної бази проаналізувати основні етапи реформування міського простору Дрогобича.

Виклад основного матеріалу. Доволі показовим є той факт, що перейменування вулиць Дрогобича у 1901 р. відбувалося в часі святкування 40-ї річниці з дня смерті українського письменника Тараса Шевченка [11]. Невипадково, рада магістрату Дрогобича включила в програму перейменування окремої вулиці міста на честь Тараса Шевченка. Одноіменною вулиця знаходилася на теперішній вул. А. Міцкевича, а станом на 17 березня 1901 р. фактично простягалася від вілли д-ра Фалка до вулиці Беднарської [12, 3]. Варто зазначити, що у 1901 р. посаду бургомістра К. Охримовича тимчасово обіймав Юліан Нападевич, а його заступником був Францішек Майхрович, які, будучи поляками, пролобіювали цю постанову у гмінній раді [10, 361]. Зауважимо, що до 1939 р. дана вулиця позиціонувалася, як одна із найпрестижніших в Дрогобичі, позаяк тут проживали найбагатші нафтові магнати та підприємці. Щоправда, у середині квітня 1912 р. вулиця привернула увагу громадськості страхітливим випадком, коли 19-річна прислуга в будинку Ляутербаха Марія Грех позбавила життя немовля, яке сховала на горищі [6]. Заплутану історію розслідував дрогобицький «Шерлок Холмс», поліцейний агент пан Винницький, який, розкривши усі факти, передав їх до суду. Недивно, що після цього з вул. Т. Шевченка в Дрогобичі асоціювалося чимало містичних історій в майбутньому.

З іншого боку перейменування вулиць Дрогобича у кінці березня 1901 р. явно було пов'язане із розширенням міського простору Дрогобича, яке відбувалося за рахунок припливу нових нафтових фірм (переважно із Бельгії, Франції, Канади, США та ін.), приватних крамниць, адвокатських контор, підприємств, магнатських вілл та ін. З іншого боку, кількість архітекторів, які були представлені у міському відділі приватних та державних архітекторів невпинно зростала через збільшення замовлень. Демографічне зростання населення Дрогобича в цей час простежується також через стрімке збільшення заробітчан. Для швидкої адаптації міщан та гостей міста Дрогобича реєстр ново-названих та перейменованих вулиць вперше опублікував головний редактор газети «*Tygodnik samborsko-drohobycycki*» – Юзеф Альбін Кунде [12, 3–4] (див. табл.).

Таблиця

Перелік іменувань нових вулиць міста Дрогобича від 24 березня 1901 р.

№ п/п	Назва вулиці	Просторова локалізація
1.	А. Міцкевича	Від аптеки «Під чорним орлом» до вілли пана Зайгера (Цайгера)
2.	Шкільна	Від міської школи, яка діяла навпроти костьолу Св. Ворфоломея, до вул. Слюсарської
3.	Чадського	Від вілли пана Болонного до дому Котика
4.	Св. Ворфоломея	Від римо-католицької плебанії до вул. Собеського
5.	Ягелонська	Від вілли д-ра Леховського до рабина Шапіри
6.	Пляц Св. Ворфоломея	Від вілли родини Манкесів (Манкесув) до костьольної огорожі (паркану)
7.	Шевченка	Від вілли д-ра Фалька до вул. Беднарської

8.	Сільна (Сольна, Соляна)	Від вілли пана Якоба Файерштайна до вул. Св. Хреста (Воздвиження Чесного Хреста)
9.	Самбірська	Від будинку Клінггоффера до фабрики Креппла (Крепля)
10.	Лішнянська	Від будинку Клінггоффера до Загород Лішнянських (меж, городів та садів села Лішня)
11.	Зелена	Від шкіряного заводу пана Ернста до вілли пана Зайгера (Цайгера)
12.	Собеського	Від вул. Стрийської, повз монастир ОО. Василян, до вул. Самбірської
13.	Слюсарська	Від Гранд готелю до вул. Чацького
14.	Столярська	Від вул. Слюсарської, повз дім Чемереса, до вул. Собеського
15.	Ковальська	Від Гранд готелю до вул. Собеського
16.	Токарська	Від вул. Ковальської до вул. Столярської (повз дім Скрипуха)
17.	Скотніцька (Скотницька)	Від вул. Собеського до будинку родини Тростманів (Тростманув)
18.	Гарбарська	Від шкіряного заводу Гоффмана до вул. Собеського
19.	Сніжна	Від вул. Скотніцької, через поле до вул. Самбірської (повз будинок Булфона)
20.	Шпитальна	Від вул. Собеського до Гиравки (Гирівки) (раніше називали Лан)
21.	Цвинтарна	Від вул. Шпитальної, поза траншею (якийсь розкоп), до вул. Скотніцької (повз будинок Затея)
22.	Мала	Від Площі ринок (а саме від дому Боргманна) до карного суду
23.	Малий ринок	Обіймала територію площі біля судової в'язниці і тягнулася до огорож вілли Крашевського (городів пана Крашевського)
24.	Рибна	Від Малого ринку до вул. Ковальської
25.	Площа Крашевського	Від вул. Рибної і довкола вілли Крашевського (на території власності був сад)
26.	Банна (Лазнева)	Від лазні біля дому Лебера до вул. Собеського
27.	Стрийська	Від аптеки пана Тобіашка до залізничної платформи при головній станції міста
28.	Шевська	Від вул. Стрийської, попри карний суд, до вул. Ковальської
29.	Площа Смолки (Смулки)	Обіймала територію давньої візничої площі і території біля податкового уряду
30.	Різнична	Від вул. Стрийської, попри бойню, до вул. Війтівська гора
31.	Млинарська	Від моста біля млина до дому Гриня Бориса
32.	Плебанська вища	Від вілли Юзефа Скрипка до раневницької дороги
33.	Плебанська нижча	Від вілли Щипайла до вул. Плебанської вищої
34.	Раневницька	Від вул. Стрийської до фабрики Файерштайна «Consordia»
35.	Залізнична нижня	Від вул. Стрийської до головного залізничного вокзалу
36.	Залізнична вища	Від вілли пана Германа перед Новим селом до вул. Шпитальної
37.	Стебницька	Від церкви Пресвятої Тройці до дому міського ката
38.	Підвалля	Від готелю Макса до площі Смолки (Смулки)
39.	Завалля	Від вілли Єгра (інколи Джегра) до площі Смолки (Смулки)
40.	Словацького	Від вілли пана Михайла Мороза до вул. Війтівська гора
41.	Сад Словацького	Обіймав територію від дому Люстіга до торгових лавок над потоком
42.	Голубева	Від вул. Стебницької, попри будинок Стемплера, до вул. Війтівська гора
43.	Шашкевича	Від вул. Стебницької (від дому Чупкевича) до вул. Бориславської

44.	Святого Юра	Від вул. Стебницької (від дому Роснера) до вул. Бориславської
45.	Війтівська гора	Від вул. Стебницької (від дому Нижника) до цегельні Корнгабера
46.	Польна	Від вул. Стебницької, повз склад дерева, до вул. Війтівська гора
47.	Конарського	Від вул. Бориславської (від вілли пана Фрітца) до вул. Стебницької
48.	Площа Святої Троїці	Простягалася від площі ринок в напрямку до вул. Бориславської, на- впроти церкви Пресвятої Троїці
49.	Бориславська	Від вілли пана Фрітца до великої фабрики (згодом рафінерія «Galicja» біля Млинок Шкільникових)
50.	Солоний ставок	Від вул. Бориславської до будинку пані Подлюської
51.	Горішня брама	Від вул. Бориславської до міського лісництва
52.	Завіжня	Від коваля на роздоріжжю до муніципального (комунального або дер- жавного) пасовища
53.	Гончарська	Від вул. Жупної (від вілли пана Цалика) до площі Св. Троїці
54.	Жупна	Від вілли пана Яна Невядомського до жупного моста
55.	Зварицька площа	Від жупного моста до соляних джерел
56.	Площа Св. Юра	Обіймала територію біля дерев'яної церкви Св. Юрія Побідоносця
57.	Коминярска	Від вілли пана Клося, вздовж потоку, до вул. Бориславської
58.	Св. Хреста	Від моста біля вілли пана Мериновича до вілли пана Гампля
59.	Кручена (Крута)	Від вілли власника фіакрів Кікевича до вул. Тихої
60.	Сліпа	Від вілли Абр. Штемплера (Стемплера) до вілли Якуба Файерштайна
61.	Церковна	Від вул. Св. Хреста, повз церкву Св. П'ятниці, до вілли Леловського
62.	Тиха	Від вул. Церковної до вул. Завіжньої
63.	Беднарська	Від статуї (колони) Св. Флоріана до вул. Соляної
64.	Маріїнська	Від вул. Беднарської до вул. Жупної
65.	Св. Івана Хрес- тителя	Від вул. Соляної до вул. Лішнянської (раніше Садова)
66.	Корост	Від вілли пана Рудкевича до самого кінця, аж під ліс

Другий епізод нашого дослідження, присвячений проекту будівництва трамвайної лінії в Дрогобичі, який був започаткований урядницькою елітою магістрату ще в 1909 р. Даний факту є важливим аргументом на користь версії про «не провінційний» ритм життя Дрогобича в часі нафтового буму, тобто до початку Першої Світової війни.

В першій половині березня 1909 р. бургомістр Раймунд Ярош підтримав ідею львівських та дрогобицьких інженерів прокласти в Дрогобичі трамвайну колію, яка мала серйозно модернізувати інфраструктуру Дрогобича [7, 1–2]. Як виявилось, ще в грудні 1908 р. одна з приватних будівельних фірм на чолі із заступником державної залізниці у Львові Дремом Сайнфельдом подали короткий план будівництва електричної трамвайної колії [7, 1]. Трасу було запроектовано від головної залізничної станції, вздовж вул. Стрийської до ринкової площі, далі вздовж вул. Трускавецької до малої станції Дрогобич-Трускавець (сьогодні знаходиться по лівому боці від залізничного переїзду по вул. Трускавецькій) [7, 1]. Залізнична консисторія у Львові одразу виготовила та ствердила плани трамвайної колії. Після цього проєктанти звернулися до гмінної ради Дрогобича про виділення під даний проєкт усіх необхідних, і порівняно, недешевих ґрунтів [7, 2].

Загальна протяжність першого етапу проекту становила 3 км, а оплата проїзду по курсу «трамвайного воза» мала становити 30 грошей від залізничного вокзалу до площі ринок, і 20 грошей – з ринку до малої станції [7, 2]. Громадськість міста бадьоро віта-

ла революційний проект магістрату, адже дорога до вокзалів завжди була проблемною через наявність болота на дорогах, завантаження возами та ін. Міністерська комісія практично одразу дозволила проектування траси. Найближчим часом мали розпочатися земельні роботи. Комісія підрахувала, що загальний бюджет проекту, який становив 800 000 корон, цілком міг бути покритий згодом за рахунок ціни за проїзд. За цей же рахунок можна було б в подальшому утримувати колію та амортизацію трамваю. За іншими прогнозами мав змінитися і загальний торговельний та бізнесовий ритм міста, зростала б мобільність населення [7, 2]. Однак, в наступні тижні комісія змінила первинний план на додаткових 400 000 корон, які мали б покривати витрати на будівництво електричної станції, з якої струм подавався б до трамвайних моторів та освітлення. Фактично гмінна рада Дрогобича сама захотіла більш дорогого устаткування, що викликало одразу фінансову суперечку щодо реальних кредиторів [7, 2]. Відтак було запропоновано гмінній раді викупити обидва проекти будівництва терміном на 50 років, оскільки витрати були колосальні – 1 200 000 корон. Частина політиків міста розчарувалися в пропозиціях міністерства, оскільки лише будівництво електричної станції серйозно б підважило роботу міської газівні, в яку за останні роки вже було вкладено 400 000 корон. Щоправда, з іншого боку – бібліотеки, адміністративні будівлі, кав'ярні та приватні будинки з появою дешевшої за газ електрики зменшили б свої витрати принаймні на 20 %. В кінцевому випадку дискусія продовжилася на рівні гмінної ради [7, 2]. Насправді ж проект таки не був реалізований у зв'язку із небажанням жодної з державних, політичних та приватних бізнесових інституцій взяти на себе відповідальність за грошові видатки.

20-ге грудня 1913 р. журналісти газети «Tygodnik Drohobuski» «золотими літерами» вписали в історію Дрогобича, адже це був «день тріумфу праці, доброї волі і поступу, коли магістрат Дрогобича зробив серйозну модернізацію маломістечкового Дрогобича на велике європейське місто» [4]. Такі гучні овації були пов'язані із затвердженням проекту дрогобицької електростанції та трамвайної лінії. Проект довгий час обговорювався на тривалих нарадах і студіях магістрату, в яких ключову роль відіграли політики «автономісти». Паралельно із проектом було стверджено контракт на 50 років з Акціонерним товариством у Відні, яке погодилося інвестувати в будівництво мільйони корон, при цьому жодного галлера з міської каси зовсім не передбачалося витратити. Користь для громадськості від цього була нечувана для свого часу, адже лише нещодавно припинила лютувати світова економічна (нафтова) криза [4].

Як виявилось, справа проектування електростанції та трамвайної лінії фактично розпочалася 3 травня 1913 р. з подання комітету фундаторів Східно-Галицької електростанції, який репрезентувався Акціонерним Електричним Товариством «Sokolnicki i Wisnewski». Обидва проекти були юридично започатковані 20 червня 1913 р., а 28 липня 1913 р. інженер Томіцький у Львові запропонував дрогобицькому магістрату свої послуги [4]. Це стало підставою для подальших робіт, які попередньо, впродовж року, разом із бургомістром Р. Ярошом провадив інженер Горн. Цікаво, що бургомістр розглядав найрізноманітніші проекти з інших «трамвайних міст», намагаючись віднайти вдалий механізм підтримки електричних ліній за рахунок міських коштів. Також бургомістр взяв на себе обов'язки з організації підготовчих робіт, які було викладено на сторінках спеціальної документації. 26 червня 1913 р. організаційний комітет представив новий пакет проектної документації, в якій було викладено відмінності між проектами трамвайної лінії Томінського, бургомистра Р. Яроша та інженера Горна. Усі без виключення проектні плани, а також висновки по їх відмінностях були представлені до розгляду

Промисловому банку Королівства Галичини та Лодомерії з великим Королівством Краківським. Згодом розвиток сценарію з будівництва електричної трамвайної лінії розвивався за наступним планом: у магістраті відбулася спільна конференція бургомистра та інженера Горна, згодом розпочалося докладне вивчення усіх справ, далі практичні конференції по окремих інженерних та бюджетних комісіях. Також відбулися окрема конференція магістрату та особно – спеціальної електричної комісії. Одна з основних нарад на чолі з Р. Ярошом розпочалася 18 жовтня 1913 р. При цьому до електричної комісії входили відомі меценати, магнати та політики «Дрогобицької Каліфорнії»: Якуб Файєрштайн, Герник Кугмеркер, Юліуш Мокрий, ксьондз Антоній (Рудницький) і д-р Владислав Шайна [4]. На спільних засіданнях було вирішено створити компанію меценатів, з якою впродовж 50 років міська гміна зобов'язувалася співпрацювати, а відтак і співфінансувати проект будівництва та підтримки роботи міської електричної станції та трамвайної лінії. Щоправда, Р. Ярош зазначив, що питання ліцензування компанії слід поставити в пряму прив'язку до проекту трамваю, який має бути завершений не пізніше, аніж за 4 роки після запуску освітлювальних систем електричної станції. В наступному наради продовжувалися, а сам проект містив 16 параграфів, які принаймні вже остаточно передбачали кілька кілометрів трамвайної колії [4].

Новий крок до реалізації «трамвайної мрії» відбувся 20 грудня 1913 р. під час засідання міської ради, яке тривало 6 напружених годин. Журналісти підмітили, що дискусія, яка відбувалася у стінах магістрату в цілому відзначалася: об'єктивністю, взаємоповагою політиків та відсутністю різноманітних пристрастей. Загалом було одностайно ухвалено цілу систему постанов та директив щодо питання електричної станції та трамвайної лінії. Також у текст попередніх домовленостей було внесено поправки, які запропонував д-р Фалк. В цілому саме через ці постанови магістрат Дрогобича, а відтак уся політична еліта на чолі із бургомистром Р. Ярошом, на думку журналістів, «поставили собі пам'ятник, міцніший за мідь, на кшталт «Aere perennius» [4].

Показово, що у кінці березня 1913 р. в контексті розбудови залізничної станції в Трускавці місцева громада також пропонувала політикам звернутися по дозвіл у львівське управління для розбудови трамвайної лінії в Трускавці [8]. Місцева трамвайна лінія мала полегшити процес добирання жителів та відпочиваючих до основної залізничної станції. Проте проект навіть не був впроваджений на рівні міських постанов.

На початку січня 1914 р. попередні ствердження проекту електричної станції і трамвайної лінії вкотре привернули увагу журналістів, які констатували, що чи не вперше в історії Дрогобича між магістратом та міщанами запанували одностайна взаємодопомога та порозуміння у прийнятті рішень. Щоправда на початку 1914 р. у місті все більше було чути глобальні заклики «до бою», аніж до реалізації міських проектів [5].

24 січня 1914 р. журналісти опублікували цікаву інформацію, про ситуацію із Задвірним передмістям Дрогобича, інтелігенція і політична еліта якого в особах пана Круґлія та Свірняка вирішили оскаржити затверджений проект будівництва електричної станції і трамвайної лінії [9]. Таке розгортання подій, на думку редакторів «Tygodnika Drohoobuskiego», було пов'язане із загальною відсталістю цього передмістя, яке, мовляв, «здавна привикло жити в шумі паровозів та рафінерії «Austryja», а також численному потоку робітників, та великій кількості худоби, яка щодня паслася на місцевих обширних толоках». Відсталість від інших передмість була очевидною, а тому мало хто дбав про електрифікацію цього району, а тим більше проведення тут трамвайної колії. Через загальну культурну та економічну «відсталість» жителів Задвірного передмістя часто називали цибульниками [9]. Протестацію політиків, ані журналістів, ані більша

частина міщан не підтримували, адже це суперечило бажаній концепції розвитку, а тому багато хто почав відверто проклинати протестувальників, мовляючи, що «їм не пробачать навіть їхні власні діти та правнуки» [9]. Водночас було опубліковано цікаву думку про реальну користь від трамвайної лінії, яка «не тільки скоротить час добирання громадян, але й уніфікує вартість ґрунтів між центром та периферією, що так чи інакше буде вигідно усім власникам». З іншого боку, лінія підвищила б значення передмість у розвитку міста [9].

20 лютого 1914 р. українська газета «Діло» все ж повідомила громадськість краю про продовження робіт із реалізації проекту трамвайної лінії в Дрогобичі [1]. В цей час Міністерство залізниць надало право Акціонерному товариству у Відні на протязі одного року управляти веденням справ технічних залізниць з метою завершення будівництва електричної трамвайної лінії в Дрогобичі. Зазначалося, що трамвайна колія, відповідно до попередніх проектів мала проходити через вул. Стрийську до Площі ринок, «з евентуальним продовженням її через ринок», вздовж вул. Міцкевича, аж до вул. Лішнянської.

Висновки. Таким чином, пропоновані увазі читача два епізоди з історії «Астрійського Дрогобича» дозволяють розширити потенційний об'єм достовірної інформації про інфраструктуру та простір нашого міста, який чи не востаннє ілюструє «йосифінський вид міста», ритмічному розвитку якого завадила Перша світова війна і буремні події українсько-польської війни.

Як бачимо програма будівництва трамвайної лінії була частково зупинена у зв'язку із судовою протестацією передміщан, зокрема українських політиків Круглія та Свірняка. Щоправда, з іншого боку, проект не встигли б реалізувати, оскільки на це потрібен був не один рік, а у вересні 1914 р. Дрогобич був окупований російськими «модернізаторами».

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Електричний трамвай в Дрогобичі // Діло. – 20 лютого 1914. – С. 2.
2. Пастух Р. Вулицями старого Дрогобича / Р. Пастух. – Львів, 1991. – 165 с.
3. Чава І. Націотопографія Дрогобича за міськими податковими книгами 1937 – 1940 рр. / І. Чава. (в друці).
4. Aere perennius // Tygodnik Drohobycki: organ niezawisly, polityczno-spoleczny i literacki. – R. 2. – № 52. – Drohobycz, 1913. – S. 1.
5. Do boju! // Tygodnik Drohobycki: organ niezawisly – wychodzi kazdej soboty. – R. 3. – № 2. – Drohobycz, 1913. – S. 1.
6. Dzieciobójstwo / Z powiatu // Tygodnik drohobycki: organ niezawisly, polityczno-spoleczny i literacki. – № 10. – Drohobycz, 1912. – S. 3.
7. Kolej elektryczna w Drohobyczu // Tydzień: gazeta samborsko-drohobycka. – № 7. – Sambor, 1909. – S. 1–2.
8. Kolej truskawiecka // Tygodnik Drohobycki: organ niezawisly, polityczno-spoleczny i literacki. – R. 2. – № 12. – Drohobycz, 1913. – S. 2.
9. Kruhlij et Cie! // Tygodnik Drohobycki: organ niezawisly – wychodzi kazdej soboty. – R. 3. – № 4. – Drohobycz, 1913. – S. 1.
10. Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1901. – Lwów, 1901. – 448 s.
11. W Drohobyczu / Kronika // Tygodnik samborsko-drohobycki: czasopismo polityczno-spoleczno-ekonomiczne. – № 11. – Drohobycz, 1901. – S. 3.
12. Wykaz nowo nazwanych ulic w Drohobyczu // Tygodnik samborsko-drohobycki: czasopismo polityczno-spoleczno-ekonomiczne. – № 12. – Drohobycz, 1901. – S. 3–4.

Статтю подано до редакції 20.03.2014 р.