

в місце депортації вони відправили коробки маці і продовольства [1, с. 89]. Вважаємо, що створення єврейського комітету, цілеспрямована допомога депортованим є виявом спротиву порядкам радянської влади. Однак радикального протистояння євреїв радянському окупантові, як можна робити висновок з опрацьованих джерел, не спостерігалось.

Наше дослідження довело, що в роки Другої світової війни єврейське населення Жовківщини активно протистояло радянським окупантам. Опір єврейської громади Жовківщини, незважаючи на відсутність збройних форм боротьби, став дієвим проявом змагання за повноцінне життя. Українці ж, які до окупації, можливо, й дещо упереджено ставились до євреїв, в часі загрози єврейському населенню з боку радянської влади продемонстрували свою людяність, жертвність та сміливість у боротьбі за виживання єврейських сімей, виявляли консолідованість з єврейським населенням, про що свідчать спогади мешканців Жовківщини.

Список використаних джерел

1. Сучасні дискусії про Другу світову війну: Збірник наукових статей та виступів українських і зарубіжних істориків. – Львів: ЗУКЦ, 2012. – 224 с.
2. Байбула Л. Історія єврейської громади в Жовкві: розквіт, загибель, спадщина / Людмила Байбула // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя, 2000. – Вип. XII. – С. 149–161.
3. Berenstain T. Eksterminacija ludnosci zydowskiej w tzw. Dystrycie Galicja (1941–1943) / Berenstain Taffet // Biuletyn Zydowskiego Insytutu Historycznego / Bz (ZH). – Warszawa, 1956. – № 17/18.
4. Gerszon T. Zagłada Żydów Żolkiewskich. Centralna Żydowska Komisja Histor. – Łódź, 1946. – 72 p.
5. Байбула Л. Нариси з історії та культури єврейської громади м. Жовкви / Людмила Байбула. – Львів: Видавництво “Растр–7”, 2014. – 100 с.
6. Жовківщина. Історичний нарис. Відп. ред. Микола Литвин // Інститут Українознавства ім. І. Крип’якевича. – Жовква–Львів–Балтимор, 1994. – 325 с.
7. Зелена О. Суспільно–політичні погляди та державотворчі потенціали О. Назарука / Оксана Зелена. – Львів, 2008. – 188 с.
8. Інтерв’ю з Любов Тимців, 1922 р. н. в м. Жовква 26.06.2012 р. // Особистий архів автора.
9. Інтерв’ю з Катериною Пастернак, 1929 р. н. в м. Жовква 17.06.2012 р. // Особистий архів автора.
10. Інтерв’ю з Михайлом Пахолком, 1932 р. н. в м. Жовква 13.06.2012 р. // Особистий архів автора.
11. Цюропайлович І. Спомини кооператора / Іван Цюропайлович // Жовківщина: Історико–мемуарний зб. – Жовква–Львів–Балтимор, 1997. – Т. 3. – 365 с.

References

1. Suchasni dyskusii’ pro Drugu svitovu vijnu: Zbirnyk naukovykh statej ta vystupiv ukrai’ns’kyh i zarubizhnyh istorykiv. – L’viv: ZUKC, 2012. – 224 s.
2. Bajbula L. Istorija jevrejs’koi’ gromady v Zhovkvi: rozkvit, zagybel’, spadshhyna / Ljudmyla Bajbula // Naukovi praci istorychnogo fakul’tetu Zaporiz’kogo derzhavnogo universytetu. – Zaporizhzhja, 2000. – Vyp. XII. – S. 149–161.
3. Berenstain T. Eksterminacija ludnosci zydowskiej w tzw. Dystrycie Galicja (1941–1943) / Berenstain Taffet // Biuletyn Zydowskiego Insytutu Historycznego / Bz (ZH). – Warszawa, 1956. – № 17/18.
4. Gerszon T. Zagłada Żydów Żolkiewskich. Centralna Żydowska Komisja Histor. – Łódź, 1946. – 72 p.
5. Bajbula L. Narysy z istorii’ ta kul’tury jevrejs’koi’ gromady m. Zhovkvy / Ljudmyla Bajbula. – L’viv: Vydavnytvo “Rastr–7”, 2014. – 100 s.
6. Zhovkivshhyna. Istorychnyj narys. Vidp. red. Mykola Lytvyn // Instytut Ukrai’noznavstva im. I. Kryp’jakevycha. – Zhovkva–L’viv–Baltymor, 1994. – 325 s.
7. Zelena O. Suspil’no–politychni poglady ta derzhavotvorchi

potencjaly O. Nazaruka / Oksana Zelena. – L’viv, 2008. – 188 s.

8. Interv’ju z Ljubov Tymciv, 1922 r. n. v m. Zhovkva 26.06.2012 r. // Osobystyj arhiv avtora.

9. Interv’ju z Katerynoju Pasternak, 1929 r. n. v m. Zhovkva 17.06.2012 r. // Osobystyj arhiv avtora.

10. Interv’ju z Myhajlom Paholkom, 1932 r. n. v m. Zhovkva 13.06.2012 r. // Osobystyj arhiv avtora.

11. Cjuropajlovych I. Spomyny kooperatora / Ivan Cjuropajlovych // Zhovkivshhyna: Istoryko–memuarnyj zb. – Zhovkva–L’viv–Baltymor, 1997. – T.3. – 365 s.

Konyukhov S. V., assistant of Department of History of Ukraine and Ethnocommunications, National University “Lviv Polytechnic” (Ukraine, Lviv), konyukhovs@ukr.net

Position and role of the Jewish community in the resistance movement to the Soviet Occupation Regimes in Zhovkva territory during the Second World War

The article analyzes the place and role of the Zhovkva Jewish population resistance to the Soviet occupation regime in 1939–1941. The author pointed to the forms of oppression of the Jewish population in the Zhovkva, which was occupied by the Soviet authorities, and identified the peculiarities of its opposition. There was analyzed the aims and motives of resistance to invaders of ethnic communities of Zhovkva during the Second World War.

Keywords: Jewish community of Zhovkva region, resistance to occupants.

Konyukhov S. V., ассистент кафедры истории Украины и этнокоммуникации, Национальный университет “Львовская политехника” (Украина, Львов), konyukhovs@ukr.net

Место и роль еврейского населения в опоре советскому оккупационному режиму на территории Жовкивщины

Проанализировано деятельность еврейского населения Жовкивщины в 1939–1941 годах. Указано на особенности сопротивления еврейской общины оккупационному режиму. В статье исследовано сотрудничество еврейского и украинского населения во время Второй мировой войны. Проанализированы цели и мотивы сопротивления оккупантам этнических сообществ Жовкивщины во время Второй мировой войны.

Ключевые слова: еврейская община Жовкивщины, сопротивление оккупационным режимам.

* * *

УДК 94(477)

Яремчук Ю. М.
здобувач, Центр дослідження українсько–польських відносин Інституту українознавства ім. І. Крип’якевича НАН України (Україна, Львів)

ФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ЛЬВОВА (НА ПРИКЛАДІ ПРОМИСЛОВОГО БУДІВНИЦТВА 1960–1970–Х РР.)

Проаналізовано особливості промислової забудови Львова у другій половині ХХ ст. У жанрі “міської історії” визначено особливості перетворення Львова у великий промисловий західноукраїнський центр, обсяги капіталовкладень та галузеву структуру промисловості. Наголошено на численних проблемах, які пов’язані із індустріалізацією та трансформацією міського середовища Львова у досліджуваний період: брак інженерних комунікацій, низька якість питної води та її відсутня нестача, недосконале транспортне сполучення, безгосподарність будівельних управлінь. Відзначено, що на Львівщині у 1960–1980–х рр. споруджено низку нових підприємств, що сприяло перетворенню регіону у “великий промисловий та індустріальний центр”, а Львів – у республіканського монополіста з виробництва автобусів, автотранспортних засобів та іншої специфічної продукції.

Ключові слова: Львів, міське середовище, урбанізація.

У відповідності з генеральним планом, розробленим у 1965 році Українським інститутом “Діпроміст” і затвердженим Радою Міністрів УРСР, Львів, повинен був стати великим промисловим обласним адміністративним центром Української РСР. Уже у 1976 р. промислова забудова займала понад 30% території міста, що значно змінило міське середовище Львова [1, с. 2].

Промислове будівництво середини 1950–х – середини 1970–х рр. привело до того, що Львівщина стала єдиним або майже єдиним виробником у республіці автобусів, автотранспортувачів, конвеєрів, мототранспорту, сирки. В області зосереджувалося 82% республіканського виробництва кранів на автомобільному ході, 83% випуску освітлювальних електроламп, 22% – приладів і запчастин до них, 43% – газових плит, 26% – телевізорів, більше половини колійних добрив, близько 40% паперу й картону та іншої продукції [2, с. 2].

На відміну від радянської історіографії, яка значну увагу приділяла соціально–економічній тематиці, сучасні українські вчені оминули увагою комплекс проблем, які стосуються розвитку агропромислового комплексу західного регіону нашої держави. У статті розглядається одна із малодосліджених проблем української історіографії – успіхи та невдачі радянської влади у перетворення Львова у промисловий центр Західної України. Основну увагу акцентовано на промисловій забудові міста у 60–70–х рр. ХХ ст. Джерельну базу статті становлять архівні документи, матеріали періодичної преси, спогади сучасників.

Уже у другій половині 40 – на початку 50–х рр. ХХ ст. у Львові споруджено низку “промислових гігантів” – “Львівсільмаш”, Автотранспортувач, картонну фабрику, жирокOMBінат, розпочато будівництво низки корпусів Львівського автобусного заводу та інших промислових об’єктів [3, арк. 3]. Перевезення промислових потужностей з інших областей привело до того, що у 1955 р. у місті й області працювали 58 заводів, 30 фабрик, 37 виробничих комбінатів, бл. 30 виробничих і навчально–виробничих майстерень та понад 60 кооперативних артілей [4, арк. 1–16].

Таким чином, у результаті інтенсивного промислового будівництва, на Львівщині суттєво змінилася галузева структура промисловості, трансформувалося міське середовище. Серед споруджених об’єктів існувало чимало таких, які повністю відповідали принципам тогочасної промисловості архітектури. Це стосувалося, зокрема, окремих корпусів ВО імені Леніна, електролампового та конвеєробудівного заводів, бази промпортторгу та ін. [1, с. 2].

Місцеві чиновники із радістю відзначали: “Львівщина стала справжнім будівельним майданчиком. І саме здійснення широкої програми капітального будівництва забезпечило, в першу чергу, швидкі темпи зростання всіх галузей народного господарства, в яке протягом 1946–1976 років держава вклала понад 8 мільярдів карбованців. За цей час побудовано й реконструйовано понад 200 великих підприємств...” [6, арк. 5]. Чи справді це так?

По–перше, справді радянська влада вклала чимало коштів у спорудження промислових об’єктів як у республіці загалом, так і Львівщині зокрема. Так, тільки у 1978 р. було виділено 759 565 тисяч карбованців державних капітальних вкладень. Проте не усі будівельні трести зуміли освоїти виділені кошти. На Львівщині, для прикладу, особливо важкий стан був у комбінаті “Львівпромбуд”. Більшість його підрозділів не зуміли виконати зрослої програми 1977 року. Тут

недоліків чимало – як в організації робіт на будівельних майданчиках, так і в матеріально–технічному постачанні [7, с. 2].

По–друге, важко заперечити успіхи радянської влади у нарощуванні промислового потенціалу Львівщини у 60–70–х рр. ХХ ст. Наведемо декілька прикладів. Зокрема трест “Львівпромбуд” у 1970 р. продовжив будівництво автобусного заводу. Тут у четвертому кварталі було введено в дію головний корпус. На конвеєробудівному заводі пусковий об’єкт – виробничі потужності по випуску зварних металоконструкцій. На 100 одиниць виробів будівельники збільшили потужність заводу фрезерних верстатів [7, с. 1].

Реконструювався Львівський керамічний завод. Тут стали до ладу потужності по випуску 1060 тисяч квадратних метрів оздоблювальної плитки [7, с. 2]. У завершальному році дев’ятої п’ятирічки колектив будівельного управління № 14 “Львівпромбуд” здав в експлуатацію дві тисячі квадратних метрів виробничих площ Львівського заводу фрезерних верстатів. Потужність підприємства зросла ще на 114 металорізальних верстатів. Колектив будівельного управління № 13 цього ж тресту ввів в дію виробничі потужності об’єднання ім. В. І. Леніна, чимало складських приміщень у районі Скнилова [7, с. 1]. Ще на 11 тисяч квадратних метрів збільшилася виробнича площа Львівського автобусного заводу. Тут став до ладу адміністративно–побутовий корпус площею 7,4 тисячі квадратних метрів [7, с. 1]. По 10 тисяч квадратних метрів виробничих площ споруджено в минулому році для заводу автотранспортувачів та об’єднання “Іскра” [7, с. 1]. Вагомих показників досягли колективи Львівського домобудівного комбінату, тресту “Укрособвуглемонтаж” та ін. [7, с. 1].

Проте, заради справедливості відзначимо, що темпи розвитку промислового виробництва і приросту населення значно випереджали темпи розвитку міського господарства, зокрема житла, водопостачання, торговельної мережі, транспорту, зв’язку, закладів охорони здоров’я і народної освіти [7, с. 1].

Власне у цей період велика увага місцевих чиновників приділялася розвитку власної виробничої бази, вдосконаленню організації і управління будівельним виробництвом, підвищенню рівня індустріалізації, поліпшенню структури капіталовкладень. Зокрема у десятій п’ятирічці на розвиток виробничої бази будівельних організацій освоєно понад 45 мільйонів карбованців, що в два рази більше, ніж за восьму і дев’яту п’ятирічки разом узяті.

По–третє, в окреслений період проводилася значна робота щодо поліпшення структури капіталовкладень за рахунок зниження питомої ваги нового будівництва і спрямування коштів на технічне переозброєння і реконструкцію діючих підприємств. Зменшилась кількість одночасно споруджуваних об’єктів виробничого призначення [8, с. 2]. Перевиконано план задачі в експлуатацію житла.

По–четверте, на початку 1980–х рр. чиновниками заплановано розв’язати комплекс питань продовольчої програми та збільшення продукції побутового призначення. Зокрема підрозділам Головлівпромбуду було введено в дію низку великих об’єктів та

потужностей. Серед них – Яворівський і Роздольський виробничі об'єднання “Сірка”, Миколаївського цементно–гірничий комбінат, виробниче об'єднання “Львівхімсільгоспмаш”. Крім того, заплановано здати в експлуатацію потужності виробничих об'єднань “Іскра”, “Азтенавантажувач”, “Конвейер”, Львівського автобусного, Дрогобицьких нафтопереробного і долотного заводів, закінчити будівництво Стрийського м'ясокомбінату і спорудити новий молокозавод у Львові [9, с. 2].

Трансформація міського середовища пов'язана із зростанням кількості промислових підприємств породила чимало побутових проблем та незручностей для мешканців міста. Передусім львів'яни були обмежені у споживанні води. Для підприємств міста встановлено чіткі ліміти водоспоживання. Однак з відома міськрайвиконкомів більшість з них набагато перевищувала встановлену норму. Облкомунгосп і обласне управління водоканалізації намагаються припинити не цільове споживання води накладанням на підприємства штрафів, проте вони становили мізерні суми, і підприємства продовжували безгосподарно витрачати воду [10, с. 3].

Систематично перевитрачали ліміти на воду підприємства “Райдуга”, “Промінь”, заводи інструментальний, лакофарбовий, мотопедів, газової апаратури, автотранспорту, телевізійний та інші [10, с. 3]. У “Львівпромбуді”, “Львівсільбуді” та у підпорядкованих їм організаціях не було викорінено неправильного ставлення до спорудження водопроводів, сточних мереж, лазень, пралень тощо. Ці будови не виправдано вважалися другорядними, їх не забезпечували матеріалами, технікою, робочою силою [10, с. 3].

На початку 1974 р. на березі ріки Стрий будівельники тресту “Львівспецкомунбуд” приступили до спорудження нового потужного водопроводу Стрий – Львів. Головний інженер Львівського філіалу “Укрдіпрокомунбуд” М. Васечко відзначив, що об'єкт такої потужності в інституті проектували вперше. З вводом його в дію місто щодоби отримувало 140 тисяч кубічних метрів води, майже половину нинішнього водопостачання. Вартість будівельних робіт на спорудженні цього унікального і єдиного поки в західних областях України водопроводу – 21 мільйон карбованців [11, с. 2].

Чимало проблем існувало також сфері транспортних комунікацій. Упродовж першої половини 1970–х рр. у розвиток інженерних мереж було вкладено понад 72 мільйони карбованців. Поліпшилось водопостачання Львова, Стрия, Дрогобича, Трускавця. Одержали воду – Сколе, Перемишляни, Радехів, Яворів, Городок, Рудки, Комарне, Судова Вишня. І все ж проблема водопостачання залишалася надзвичайно гострою [12, с. 1]. Чиновники були змушені визнати, що у Львові “поки що ще не зовсім удосконалені транспортні комунікації і такі інженерні споруди, як каналізація, водопостачання, зв'язок” [13, с. 1]. Відзначено, що “у нових мікрорайонах, винесених за лінію “старого міста”, з вирішенням цих проблем труднощів менше. Турботи... в основному стосуються центру” [13, с. 1].

Інша проблема – екологічна. Щодня у річки Львівщини скидалося понад двісті тисяч кубічних

метрів забруднених стоків. Водночас кошти, виділені державою на будівництво очисних споруд, рік у рік не освоювалися. Для прикладу, у 1970 р. з відпущених 8,6 мільйона карбованців використано на це будівництво лише 5,5 мільйона карбованців. Багато з передбачених планом потужностей (93 тисячі кубічних метрів стоків на добу) не було здано в експлуатацію (введення їх у дію дозволило б зменшити скидання неочищених вод удвоє) [10, с. 3].

Перетворення Львова у великий промисловий центр породив транспортні проблеми. Швидке зростання кількості транспорту й населення в місті вимагало інтенсивнішого дорожнього будівництва, здійснення пропозицій архітектурно–проектних організацій і державної автомобільної інспекції [10, с. 3]. Щоб створити (на певний час) нормальні умови для руху транспорту планувалося розвантажити транспортні вузли в районі перехрестя вулиць Торгова – 700–річчя Львова, 1 Травня – Привокзальна, площа Ринок – Сербська – площа Д. Галицького [10, с. 3].

Для відведення вантажного транспорту від перехрестя вулиць 700–річчя – Торгова (в районі театру опери та балету ім. Ів. Франка) було передбачено збудувати дорогу від шляхопроводу по вул. Б. Хмельницького, через с. Збоїська у район басейну “Спартак” і с. Голоски з виходом на вулицю Варшавську. Також вважалося доцільним спроектувати і збудувати естакаду через яр і залізничні колії в районі вулиці Варшавської з виходом на рівну ділянку вулиці К. Пелехатого.

Вантажний транспорт з Київського і Сокальського напрямку мав іти до залізничних станцій і підприємств Залізничного району, минаючи вулиці 700–річчя Львова, 1 Травня і Шевченка [10, с. 3]. Розвантаження верхньої частини вулиці 1 Травня і Привокзальної частково здійснено із закінченням будівництва вулиці Білогорської [15, арк. 19]. Далі розвантажуючи цей район передбачалося шляхом продовження вулиці Прапорної, з'єднання її з вулицями Люблінською й Артема [15, арк. 20].

Здійснено оснащення доріг, дорожніми знаками, огорожувальними пристроями, розмітку проїзної частини доріг, споруджено направляючих острівків і острівків безпеки переходів [16, с. 2]. Незважаючи на особливості планування Львова і складність використання старих вулиць для автомобільного руху у 1970–х рр. було збудовано і включено до єдиного міського кільця значну частину проїздів, що, безперечно, сприяло поліпшенню умов руху міського електричного та автомобільного транспорту [16, с. 2].

Однак існувала й низка невирішених проблем. Зокрема тривалий період у міськвиконкомі не було єдиного відділу, який би займався питаннями промислового будівництва, кооперуванням коштів підприємств тощо. Вирішення цих питань “лягло на плечі” Управління головного архітектора, в структурі якого не було навіть Сектору промислового будівництва [1, с. 2].

Окремі керівники підприємств намагалися розширити виробничі площі, не виділяючи коштів на розвиток міського господарства, забезпеченість додаткової робочої сили житлом, об'єктами соціальної інфраструктури. Подібні випадки зафіксовані

перевіряючи ми інстанціями при реконструкції Львівського автобусного заводу і будівництва заводу коробок гідромеханічних передач [1, с. 2].

Безгосподарність будівельників – окрема тема дослідження. Для прикладу, наведемо цитату із статті часопису “Вільна Україна”: “Не вдався лютий. Припустив дощем. Примерзла земля не приймала вологи. Калюжі озерами стали. І болото. Воно, здається всюди. А на будівельних майданчиках... Ні пройти, ні проїхати. Неприваблива картина. Проте одна справа примхи природи і зовсім інша – болотяний краєвид у закритому цеху [17, с. 2].

Інше повідомлення часопису не менш втішне: “На “Конвейер” надійшли від заводів-постачальників ящики з устаткуванням. Розкидали їх по території. І десь хлопчачки, що пасли недалеко корови, викрали паспорт. Якась книжечка з кресленням і інструкцією не знадобились... Викинули. Випадково у болоті знайшов паспорт виконроба БУ № 32 В. В. Бучина” [17, с. 2].

Одним з головних завдань тогочасні чиновники вважали впровадження автоматизованої системи управління технологічними процесами. Було складено перспективний план заходів, який передбачав впровадження автоматизованої системи управління виробничими процесами з тим, щоб до 1980 року поставити питання про ліквідацію професій, пов’язаних із шкідливими умовами праці.

Таким чином, у середині 1970–х рр. у Львові нараховувалося 130 промислових підприємств, навчалася понад 70 тисяч студентів, а кількість учених у науково-дослідних інститутах і лабораторіях сягала понад 1500 осіб. Працювало 26 технікумів, 90 загальноосвітніх шкіл, більше 20 професійно-технічних училищ [13, с. 1]. На Львівщині у 1960–1980–х рр. споруджено низку нових підприємств, що сприяло перетворенню регіону у “великий промисловий та індустріальний центр”. Не всі плани було реалізовано, проте навіть часткове виконання поставлених завдань дозволило перетворити Львів у республіканського монополіста з виробництва автобусів, автотранспорту та іншої специфічної продукції.

Список використаних джерел

1. Грані забудови Львова // Вільна Україна. – 1976. – 18 вересня. – С. 2.
2. Львівщина індустріальна // Вільна Україна. – 1974. – 20 вересня. – С. 2.
3. ДАЛО. – Ф. Р-335. – Оп. 1. – Спр. 1342.
4. Там само. – Ф. Р-1701. – Оп. 1. – Спр. 100.
5. Грані забудови Львова // Вільна Україна. – 1976. – 18 вересня. – С. 2.
6. ДАЛО. – Ф. Р-339. – Оп. 1. – Спр. 360.
7. Новобудови Львівщини // Вільна Україна. – 1978. – 6 січня. – С. 2.
8. Своєчасно вводити пускові об’єкти // Вільна Україна. – 1980. – 20 грудня. – С. 2.
9. Борзунов А. Львівщина у ринкуваннях / А. Борзунов // Вільна Україна. – 1982. – 8 серпня. – С. 2.
10. Комунальна служба, її плюси і мінуси // Львовская Правда. – 1970. – 4 липня. – С. 3.
11. Новий водопровід Стрий – Львів // Вільна Україна. – 1974. – 13 серпня. – С. 2.
12. Поліпшувати соціально-культурне та побутове обслуговування населення // Вільна Україна. – 1976. – 28 квітня. – С. 1.
13. Турботи будівельників Львова // Вільна Україна. – 1976. – 5 жовтня. – С. 1.

14. Комунальна служба, її плюси і мінуси // Львовская Правда. – 1970. – 4 липня. – С. 3.
15. ДАЛО. – Ф. Р-1018. – Оп. 1. – Спр. 364.
16. Восков А. Безпеку руху / А. Восков // Львовская правда. – 1978. – 15 жовтня. – С. 2.
17. Ритм без паспорта // Львовская правда. – 1976. – 11 березня. – С. 2.

References

1. Grani zabudovy L'vova // Vil'na Ukrain'na. – 1976. – 18 veresnja. – S. 2.
2. L'vivshhyna industrial'na // Vil'na Ukrain'na. – 1974. – 20 veresnja. – S. 2.
3. DALO. – F. R-335. – Op. 1. – Spr.1342.
4. Tam samo. – F. R-1701. – Op. 1. – Spr.100.
5. Grani zabudovy L'vova // Vil'na Ukrain'na. – 1976. – 18 veresnja. – S. 2.
6. DALO. – F. R-339. – Op. 1. – Spr.360.
7. Novobudovy L'vivshhyny // Vil'na Ukrain'na. – 1978. – 6 sichnja. – S. 2.
8. Svojechasno vvodyty puskovi ob'jekty // Vil'na Ukrain'na. – 1980. – 20 grudnja. – S. 2.
9. Borzunov A. L'vivshhyna u ryshtuvannjah / A. Borzunov // Vil'na Ukrain'na. – 1982. – 8 serpnja. – S. 2.
10. Komunal'na sluzhba, i'i' pljusy i minusy // L'vovskaja Pravda. – 1970. – 4 lypnja. – S. 3.
11. Novyj vodoprovod Stryj – L'viv // Vil'na Ukrain'na. – 1974. – 13 serpnja. – S. 2.
12. Polipshuvaty social'no-kul'turne ta pobutove obslugovuvannja naselennja // Vil'na Ukrain'na. – 1976. – 28 kvitnja. – S. 1.
13. Turboty budivel'nykiv L'vova // Vil'na Ukrain'na. – 1976. – 5 zhovtnja. – S. 1.
14. Komunal'na sluzhba, i'i' pljusy i minusy // L'vovskaja Pravda. – 1970. – 4 lypnja. – S. 3.
15. DALO. – F. R-1018. – Op. 1. – Spr.364.
16. Voskov A. Bezpeku ruhu / A. Voskov // L'vovskaja pravda. – 1978. – 15 zhovtnja. – S. 2.
17. Rytm bez pasporta // L'vovskaja pravda. – 1976. – 11 bereznja. – S. 2.

Jaremchuk Yu. M., Competitor research Center of the Ukrainian-Polish relations Institute of Ukrainian them I. Kripyakevicha NAS of Ukraine (Ukraine, Lviv)

Forming of municipal environment of Lviv (on example of industrial building 1960–1970–th)

The features of industrial building of Lviv are analysed in the second half of XX century In the genre of “municipal history” the features of transformation of Lviv are certain in a large industrial Western Ukraine center, volumes of capital investments and branch structure of industry. It is marked numerous problems that is related to industrialization and transformation of municipal environment of Lviv in an investigated period: shortage of engineering communications, subzero quality of water and her perceptible defect, imperfect transport report, thriftlessness of building managements. It is marked that on Lviv Region in 1960–1980–th the row of new enterprises is built, that assisted converting of region into a “large industrial and industrial center”, and Lviv – for a republican monopolist from the production of buses and other specific products.

Keywords: Lviv, municipal environment, urbanization.

Яремчук Ю. М., соискатель, Центр исследования украинско-польских отношений Института украиноведения им. И. Крипякевича НАН Украины (Украина, Львов)

Формирование городской среды Львова (на примере промышленного строительства 1960–1970–х гг.)

Проанализировано особенности промышленной застройки Львова во второй половине XX ст. В жанре “городской истории” определены особенности превращения Львова в большой промышленный западноукраинский центр, объемы капиталовложений и отраслевую структуру промышленности. Отмечено многочисленные проблемы, которые связаны с индустриализацией и трансформацией городской среды Львова в исследуемый период: нехватка инженерных коммуникаций, низкое качество питьевой воды и ее осязательный недостаток, несовершенное транспортное сообщение, бесхозяйственность строительных управлений. Отмечено, что на Львовщине в 1960–1980–х гг. построен ряд новых предприятий, что способствовало превращению региона в “большой промышленный и индустриальный центр”, а Львов – у республиканского монополиста из производства автобусов, автогрузчиков и другой специфической продукции.

Ключевые слова: Львов, городская среда, урбанизация.