

**Ковалева Н. А.**, кандидат історических наук, доцент кафедри українознавства, Український державний хіміко-технологічний університет (Україна, Дніпропетровськ), boriss2002@ukr.net

#### Возвращение помещицкой собственности украинской деревней в период гетманата П. Скоропадского (1918 г.)

Рассматривается проблема отношений помещиков и крестьян в контексте «аграрной революции» в Украине во второй половине 1918 г. Целью исследования является реконструкция механизма возвращения имущества и возмещения ущерба, нанесенного землевладельцам в 1917 – начале 1918 г.

Методы исследования: историко-генетический, историко-сравнительный, ретроспективный. Источниковедческую базу исследования составляют нарративные и документальные источники (материалы исполнительных, земельных, судебных органов Украинской Державы).

В результате исследования установлено, что во второй половине 1918 г. наступил социальный рывок землевладельцев за ограбленное крестьянами имущество. Механизм возвращения имущества и возмещения ущерба был ориентирован на вертикаль исполнительной власти и предусматривал добровольное «примирение» крестьян с собственниками, однако оказался неэффективным. Вследствие обострения отношений помещиков с крестьянами наступило противостояние, и даже войны.

**Ключевые слова:** помещики, крестьяне, ограбление, ущерб, возмещение, карательные экспедиции.

\* \* \*

УДК 94:627.85(282.247.32)(477)«192/197»

**Горбовий О. А.**, лаборант навчально-наукового центру усної історії, ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет ім. Г. Сковороди» (Україна, Переяслав-Хмельницький), o.horbovyi@ukr.net

#### ПРОБЛЕМА ДНІПРОВИХ ПОРОГІВ ТА ДНІПРОГЕС (1920–1970–ТІ РР.): СТРАТЕГІЯ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Запропоновано та проаналізовано 3 етапи трансформаційної стратегії вирішення проблеми порогів Дніпра. За період 1796–1920 рр. із близько 20 проектів було реалізовано лише два. Але був накопичений великий масив інженерно-технічних матеріалів, який свідчить про високий рівень теоретичного опрацювання проблеми. Зокрема, було розроблено кілька концепцій перекриття порожистого Дніпра. Ключовою їх відмінністю була кількість дамб: від 9 до 1. Дві із них отримали продовження у радянський період: із двома (І. О. Розов – В. Л. Ніколаї – М. В. Могилко) та однією (Ф. П. Моргузенков – І. Г. Александров) среблями. Перша зазнала оригінальної еволюції від розміщення дамб вздовж річки до їх будівництва вперек неї. Друга – суттєво розширилася та вивозмінилася від акцентування на зрошенні до пріоритету для гідроенергетики. Вона і була втілена у життя. Упродовж 1944–1980 рр. Дніпрогес зазнав відновлення та вагомій реконструкції.

**Ключові слова:** Дніпрогес, пороги, І. Г. Александров, М. В. Могилко, В. Л. Ніколаї.

Пороги Дніпра здавна ускладнювали судноплавання по річці. Створене у 1927–1932 рр. водосховище акумулювало водні ресурси, які забезпечили наскрізне річкове перевезення, виробництво гідроенергії, зрошення навколишніх територій. Однак, на сьогоднішній день деякі науковці воліють спустити дніпровські водосховища (в т.ч. і Дніпрогесу) з історико-культурних, екологічних та, частково, економічних міркувань. Опоненти ж вказують на їх велике господарське значення. Звідси виглядає доцільніше проаналізувати основні стратегії впливу людини на пороги: пристосування<sup>1</sup> та перетворення.

**Ступінь розробки теми.** Проблематика Дніпрових порогів та Дніпрогесу має багату та різноманітну історіографічну традицію. У обмежених рамках статті можливо згадати лише деякі праці: І. Н. Куземін [4],

<sup>1</sup> Зі спробою аналізу адаптивної поведінки на порожиному Дніпрі можна ознайомитися у статті: Горбовий О. А. Проблема Дніпрових порогів та Дніпрогес (1927–1932 рр.): стратегія адаптації / О. А. Горбовий / Наукові записки з української історії: збірник наукових статей. – Переяслав-Хмельницький, 2015. – Вип.37. – С.95–102.

В. М. Малишев [5], Й. Б. Файнбойм [11], І. О. Шовгенів [12] та багато інших.

Джерельна база роботи включає комплекс різнобічних матеріалів: проектні напрацювання [1; 6–7], спогади [3], роботи урядових комісій [2; 8–9].

**Методологія.** Стратегія трансформації порожиного Дніпра розкривається через системний аналіз процесів будівництва, відбудови та вдосконалення Дніпрогесу з використанням методу історизму та хронологічного методу. За особливостями реалізації трансформаційних ідей можна умовно виділити 3 етапи:

гідроенергетичне освоєння порогів (1920–1932 рр.) – проектування (в основному тривало впродовж 1920–1927 рр.) та будівництво Дніпрогесу: перша черга (1927–1932 рр.) та друга черга (1932–1938 рр.);

відбудова та реконструкція гідроелектричної (1944–1950 рр.) – відновлення та покращення діяльності гідроелектричної у дві черги (1944–1947 рр. та 1948–1950 рр.); розширення гідроелектричної (1969–1980 рр.) – будівництво додаткових гідротурбін, нового шлюзу та реконструкція автодорожнього переходу.

**Мета:** проаналізувати етапи та основні концепції трансформаційних практик по відношенню до порогів Дніпра.

**Завдання:** визначити витоки головних концепцій шлюзування порожиного Дніпра; розглянути дебати навколо альтернативних поглядів на будівництво Дніпрогесу; ознайомитися із його післявоєнною реконструкцією.

Проблема дніпрових порогів довгий час вирішувалася за рахунок адаптивних логістичних практик: використання альтернативних сухопутних маршрутів, огинання природної перепони волоками, возами чи залізницею, сплав через неї т.зв. «козацьким» ходом під час весняної повені. Останнє було можливим завдяки майже трьохсотлітній офіційній діяльності запорізьких лоцманів (1656–1932 рр.; 1775–1785 рр. – за вільним наймом). Їхні уміння та навички робили гранітні перешкоди умовно прохідними. Однак, час від часу висувалися ідеї, які ставили за мету штучне покращення умов судноплавання у порожиному Дніпрі.

Перші спроби розчистити пороги Дніпра відносяться ще до правління Петра І. Пошуки оптимального технічного вирішення проблеми Дніпрових порогів значно активізувалися з кінця XVIII ст., але вони носили здебільшого теоретичний характер. Загалом В. М. Малишев за період 1796–1920 рр. нараховує 20 технічних проектів (9 судноплавних (без урахування розробок інженерів Дефосса та В. Р. Руктешеля) та 11 судноплавно-гідроенергетичних), а також – кілька схем по зрошуванню степів Нижнього Придніпров'я [5, с. 91]. Із них лише дві розробки були втілені в життя: Франсуа де Воллана (1799–1807 рр.) та інженера Шишова (1833 р., 1843–1853 рр.). Перший виявився невдалим. Згідно з другим було дещо покращено Старий «козацький» хід та створено на лівому березі Новий хід, який дозволив продовжити навігацію на порогах приблизно на 1,5 місяця. Через його незручне по відношенню до природного фарватеру розміщення ним користувалися лише тоді, коли сплав природним ходом був уже неможливим. Комісії на чолі з інженерами М. Л. Лисовським (1893 р. або 1894 р.) та М. М. Герсевановим (1905 р.) привернули увагу до гідроенергетичного боку справи. У питанні шлюзуванні

порогів висувалися варіанти із різною кількістю гребель: від 9 до 1 [6, с. 626]. Ф. П. Моргуненков ще у 1913 р. запропонував спорудити єдину греблю, яка б затопила всі пороги. Даний факт підтверджувався та визнавався І. Г. Александровим [10, с. 225]. Також інженер розглядав їхню проблему комплексно (зрощення – судноплавство – гідроенергетика), віддаючи перевагу необхідності забезпечення посушливих степів дніпровською водою.

Не дивлячись на військові дії, робота над вирішенням проблеми гранітних перешкод на Дніпрі продовжувалася. 25 червня 1916 р. на основі проектних розробок І. О. Розова по 2–гребельній схемі перекриття русла річки (1914–1915 рр.) Державною думою Російської імперії було прийнято законоположення про шлюзування Дніпровських порогів. Ним передбачалося виділення коштів на проведення необхідних додаткових вишукувальних робіт та доопрацювання окремих елементів проекту. На початку 1917 р. при Управлінні внутрішніх водних шляхів Міністерства шляхів сполучення було створено Управління робіт по шлюзуванню порожистої ділянки р. Дніпра під керівництвом професора В. Л. Ніколаї. Українські державні діячі також забезпечували професору належну підтримку: «На початку 1918 року уряд України признав регулювання дніпровських порогів справою необхідною для широкого розвитку водного господарства, затвердив інж. Ніколаї начальником робіт на порогах і асигнував на підготовчі роботи 8 міл. карб.» [12, с. 17]. У кінці 1919 р. проектувальники у зв'язку із бойовими діями були евакуйовані в Анапу. Відповідно їм не вдалося довести свою роботу до кінця, а частина підготовлених ними матеріалів загубилася.

#### Гідроенергетичне освоєння порогів (1920–1932 рр.).

Після остаточного встановлення радянської влади у питанні шлюзування Дніпра виділилося дві концепції по кількості дамб для перекриття Дніпра: дві (проект І. О. Розова, який був розвинений В. Л. Ніколаї) або одна (запропонована ще Ф. П. Моргуненковим, але суттєво розширена та видозмінена І. Г. Александровим).

У 1918–1921 рр. Іван Гаврилович працював у Головному комітеті державних споруд ВРНГ СРСР. А у 1920 р. його залучили до роботи Комісії з розробки плану ДЕЕЛРО. В опублікованих нею матеріалах Іван Гаврилович запропонував схему великої гідроелектростанції на Дніпрі поблизу м. Олександрівськ (суч. м. Запоріжжя) потужністю до 800 тис. к. с., з найдешевшою з–поміж всіх тогочасних розробок енергією. Вона відносилася до т.зв. першої черги будівництва ГЕС. Під час її спорудження мала сформуватися когорта технічних кадрів із необхідним практичним досвідом, мережа відповідних наукових осередків тощо. Об'єкти другої черги інженером детально не розглядалися, оскільки вони мали споруджуватися на зовсім іншому економічному рівні розвитку [9, с. 72, 75]. Однак, уже тоді ним передбачалася можливість підвищення потужності Дніпровської гідроелектростанції шляхом будівництва каскаду регуляційних водосховищ поблизу міст Кременчука, Новгород–Сіверського та Орші. Також, наводилася попередня вартість гідроспоруд Дніпровської ГЕС, перелік необхідного устаткування, приблизний графік будівництва (1921–1930 рр.) [8, с. 26, 38, 60–61, 64–66].

У кінці 1920 р. 2–гребельний проект В. Л. Ніколаї «Шлюзування Дніпра» розглядався у фінансово–економічній раді Комітету державних споруд при ВРНГ СРСР [11, с. 54–55], де був відхилений. Натомість

І. Г. Александрову 5 березня 1921 р. доручили складання основного проекту гідроелектростанції на Дніпрі.

1–10 жовтня 1921 р. у Москві відбувся VIII Електро–технічний з'їзд, на якому було затверджено план ДЕЕЛРО. Також на ньому у техніко–економічній секції продовжилася полеміка між І. Г. Александровим [10, с. 204–228] та В. Л. Ніколаї [10, с. 229–243] стосовно найкращого варіанту перекриття русла Дніпра: однією чи двома греблями. Перший підхід у дебатах в основному позиціонувався як більш вигідний для гідроенергетики на шкоду інтересам судноплавства, а другий – навпаки. Опоненти з цього приводу обмінювалися цілою низкою аргументів. Окремі з них наведені нижче.

Суттєвою та беззаперечною перевагою єдиної великої дамби була менша собівартість виробленої на силісовій установці електроенергії [10, с. 223], що визнавалося і Віктором Леопольдовичем [10, с. 237]. Однак, він наголошував, що «умови раціонального використання гідравлічної енергії, при одночасному задоволенні інтересів судноплавства, потребують влаштування на шлюзованій річці у всякому випадку не менше двох дамб (*з рос. – Авт.*)» [10, с. 237]. Адже споживання електроенергії протягом доби нерівномірне, а отже і пропуск води крізь турбіни буде коливатися у досить широких межах у залежності від попиту на струм. Через це нижче дамби у межінь може бути недостатньо води для руху суден. Відповідно необхідно будувати дві дамби: верхня буде зосереджена на забезпеченні мінливої потреби в електроенергії, а нижня – в основному підтримуватиме необхідну глибину на суднохідній трасі. По суті роль останньої у схемі І. Г. Александрова відігравали ГЕС, які проектувалися в ескізному вигляді нижче за течією (Нікопольська та Леонтіївська). Але вони відносилися до другої черги будівництва (мали споруджуватися пізніше) і не поєднувалися в одному проекті із порожистою ділянкою. Хоча їх функціонування мало бути тісно пов'язаним із судноплавним режимом роботи гідроелектростанції на порогах. Саме тому В. Л. Ніколаї з точки зору забезпечення нормальної навігації вважав працю опонента схемою з двома або трьома дамбами, але у «прихованому вигляді (*з рос. – Авт.*)» [10, с. 238].

Александров І. Г. подібний закид вважав «скоріше стилістичним, так як дамби у Нікополя і Леонтіївки доведеться будувати і при двохгребельному проекті і тоді його треба називати чотирьохгребельним (*з рос. – Авт.*)» [10, с. 224].

Врешті–решт, хоча сама схема шлюзування Дніпра викликала нерозуміння та подив у гідротехніків [7, с. 11], у підсумку «секція вирізно [определенно – оригінал] схилилася на користь одноступенчатого проекту, який захищав професор Александров (*з рос. – Авт.*)» [10, с. 4].

Влітку 1925 р. було підготовлено п'ятий варіант ескізного проекту І. Г. Александрова. Тоді ж для його обговорення була створена планова комісія. Серед її учасників стосовно нього виник серйозний опір з боку шляховиків. Зокрема, вони виступали за проведення додаткових пошукових робіт та розробку нового 2–гребельного варіанту шлюзування Дніпра [11, с. 62–63].

У 1926 р. американська приватна фірма «Х. Л. Купер і К<sup>о</sup>» провела експертизу та у цілому схвалила напрацювання дніпробудівців. На основі нових даних, отриманих у ході міжнародних контактів, було розроблено варіанти 6, 7, 8а, 8б і 9 проекту. Останній був схвалений

і покладений в основу технічного проекту споруд та робочих креслень установки.

Однак, пошуки альтернативного більш судноплавного варіанту перекриття порожистого Дніпра продовжувалися. Колишній інженер Дніпробуду, М. В. Могилко, у вересні 1926 р. надрукував нову схему шлюзування порогів [6]. Острів Хортиця ділив русло Дніпра на два рукави: правий (Старий Дніпро) і лівий (Новий Дніпро). Згідно із пропозицією І. Г. Александрова одна велика дамба мала повністю перегороджувати русло річки вище о. Хортиця. М. В. Могилко вважав за краще побудувати формально також одну дамбу, але у рукавах річки (фактично їх виходило дві). На Старому Дніпрі мала розміщуватися гідроелектростанція, яка б займалася виключно виробництвом електроенергії. А на Новому – мала бути водозливна гребля, яка скидала б надлишки води. Також біля неї планувався шлюз для пропуску суден. Щоби на період межені забезпечувати необхідні водотранспортні глибини пропонувалося тимчасово встановлювати у кінці рукава трьохметрову розбірну дамбу. Трохи вище неї мав починатися спеціальний суднохідний канал (із однокамерним шлюзом на кінці), яким судна мали її оминати. Таким чином, гідроелектростанція у правому рукаві могла здійснювати необмежене добове регулювання при максимальному напорі. А суднохідні споруди у лівому рукаві забезпечували безперебійну та незалежну від гідроенергетики навігацію. По суті дана схема була прихованим і вельми оригінальним 2–гребельним варіантом шлюзування Дніпра.

У грудні 1926 р. на засіданні спеціальної комісії під керівництвом Г. М. Кржижанівського відбулися дебати з приводу нової схеми М. В. Могилка. Її автору опонував інженер Дніпробуду В. Е. Спроге, якому вдалося відстояти головний проект. Одним із основних його аргументів були геологічні дані про неможливість будівництва альтернативної греблі на запропонованому місці [3, с. 361–362]. У 1927–1932 рр. проект дніпробудівців був реалізований на практиці.

**Відбудова та реконструкція гідроелектростанції (1944–1950 рр.).** У ході Другої світової війни споруди Дніпрогесу двічі зазнавали руйнувань: 1941 р. (радянськими військами) та 1943 р. (гітлерівцями). 23 лютого 1944 р. було прийняте рішення уряду про початок відновлювальних робіт. Вони здійснювалися згідно зі складеним у 1945 р. та затвердженим 16 жовтня 1946 р. документом – «Основні положення по відновленню Дніпровської гідроелектростанції ім. В. І. Леніна» [2, арк. 29, 31–33].

Паралельно відбудовчим роботам розглядалося питання про підвищення ефективності Дніпровської ГЕС. 1 грудня 1944 р. з цього приводу була створена спеціальна урядова комісія. Вона опрацювала низку варіантів про підняття відмітки НПР (до 52 м, 53 м і 56 м). Її члени вирішили зупинитися на першій пропозиції та додатково розглянути другу у майбутньому. Відповідно рівень горизонту водосховища було збільшено на 0,8 м (від 51,2 м до 52 м). Таким чином його об'єм зріс на 300 м<sup>3</sup> (до 1,4 км<sup>3</sup>), які дозволяли у середньому по водності році додатково виробляти 90 млн. кВт·год електроенергії. Також зменшувалися об'єми землечерпальних робіт для підходу до майбутнього дніпродзержинського шлюзу з боку дніпровського водосховища. У 1950 р. подальше зростання НПР дніпровського водосховища (до 53 м) було остаточно визнано економічно невиправданим (збитки

від затоплення прибережних територій та перебудови обладнання гідроелектростанції значно перевищували можливі вигоди) [2, арк. 30, 34, 36].

Під час відновлювальних робіт М. В. Могилко знову запропонував свою схему [1]. Однак цього разу вона також не отримала схвалення. У 1958 р. було наповнене Каховське водосховище, яке вирішило проблему забезпечення добового регулювання роботи гідротурбін Дніпрогесу без шкоди для навігації.

**Розширення гідроелектростанції (1969–1980 рр.).** Вимога пропуску великих паводків при пониженому проті нормальному горизонті верхнього б'єфу обумовило велику довжину дамби (760,5 м) із потужною водозливною частиною (47 прольотів). Через це вона має форму не прямої лінії, а дуги радіусом 600 м. На правому березі до неї примикає комплекс споруд гідроелектростанції. На лівому – шлюз [2, арк. 1–3, 6].

Максимальна пропускна здатність гідротурбін Дніпровської гідроелектростанції складала 2200 м<sup>3</sup>/с. Після створення Кременчуцького водосховища (1961 р.) виникла можливість подавати у піковому режимі до агрегатів електростанції 4400–5700 м<sup>3</sup>/с води. Водночас потреба у такій великій кількості водозливних отворів для її надлишків відпала (максимальний пропуск води через них зменшився приблизно на 900 м<sup>3</sup>/с). Відповідно виникла можливість частину з них замінити на гідротурбіни, підвищивши потужність гідрозвула більш ніж удвічі. Тобто ближче до лівого берега річки створити Дніпрогес–II (828 тис. кВт). 3 січня 1969 р. був затверджений її проект. У жовтні розпочалося будівництво додаткової гідроелектростанції, яке завершилося у 1980 р. [4, с. 97]. Також паралельно було споруджено новий однокамерний шлюз (спроможність для транзиту суден збільшилася у 3 рази), реконструйовано автодорожній перехід (його пропускна здатність зросла у 6 разів).

Таким чином, у стратегії трансформації порожистого Дніпра було розглянуто 3 етапи. Із 1796 р. по 1920 р. на практиці було реалізовано лише два із близько 20 запропонованих інженерами проектів. Однак, їхня робота свідчить про високий рівень теоретичної розробки поставленої проблеми. Зокрема, вони підготували кілька концепцій шлюзування Дніпровських порогів. Головна їх відмінна риса полягала у кількості гребель: від 9 до 1. У часи Радянського Союзу дві із них розглядалися як основні варіанти для реалізації на практиці: із 2–а (І. О. Розов – В. Л. Ніколаї – М. В. Могилко) та 1–єю (Ф. П. Моргуєнков – І. Г. Александров) дамбами. 2–гребельний підхід еволюціонував від розміщення дамб вздовж річки до будівництва їх впоперек неї. А головний конкурент суттєво розширив свою проблематику та переніс акценти із зрощення на гідроенергетику. Після близько 7 років важких дискусій, розробки 9 варіантів проекту, схвалення його американською експертизою на практиці було реалізовано проект І. Г. Александрова із однією дамбою. Із 1944 р. по 1980 р. на Дніпровській гідроелектростанції відбувалися процеси суттєвої перебудови (незначне збільшення об'єму водосховища, спорудження додаткової гідроелектростанції, нового шлюзу та реконструкція автодорожнього переходу).

#### Список використаних джерел

1. Технічний архів ПАТ «Укргідропроєкт». – Од. зб. 15655. – 24 арк.
2. Там само. – Од. зб. 17036. – 257 арк.

3. Кригер–Войновский Э. Б. Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции / Э. Б. Кригер–Войновский, Э. В. Спроге. – М.: Русский путь, 1999. – 520 с.
4. Кузмин И. Н. Днепровский каскад ГЭС / И. Н. Кузмин. – К.: Будівельник, 1981. – 223 с.
5. Малышев В. М. История проблемы использования порожистой части Днепра / В. М. Малышев; Государственное Днепропетровское строительство // Материалы к проекту проф. И. Г. Александрова. – М.: [б. и.], 1925. – Вып. 2. – С. 89–162.
6. Могилко Н. Новая Схема шлюзования Днепропетровских порогов / Н. Могилко // Строительная промышленность. – 1926. – №9. – Сентябрь. – С. 626–627.
7. Могилко Н. В. О новой схеме шлюзования Днепропетровских порогов / Н. В. Могилко // Строительная промышленность. – 1927. – №1. – Январь. – С. 11–12.
8. План электрификации РСФСР к докладу 8-му Съезду Советов Государственной Комиссии по Электрификации России. – Вып. 4: Электрификация Южного района. – М.: Государственное техническое издательство, 1920. – 70 с.
9. План электрификации РСФСР к докладу 8-му Съезду Советов Государственной Комиссии по Электрификации России. – М.: Государственное техническое издательство, 1920. – 230 с.
10. Труды 8 Всероссийского электротехнического съезда в Москве 1–10 октября 1921 года. – Вып. 2: Электрификация районов (работы технико-экономической секции). – М.: Издание государственной общеплановой комиссии, 1921. – 352 с.
11. Файнбойм И. Б. Иван Гаврилович Александров / И. Б. Файнбойм; ред. И. Я. Конфедератов. – М.–Л.: Госэнергоиздат, 1955. – 136 с.
12. Шовгенів І. О. Водне господарство в басейні річки Дніпра на Україні («Дніпробуд» і «Великий Дніпро») / І. О. Шовгенів // Праці Українського наукового інституту. – Варшава: друкарня «А. В. С.», 1934. – Т. 20. – 60 с. – (Серія економічна, книга 4).

## References

1. Tehnichnyj arhiv PAT «Ukrhidroproekt». – Od. zb. 15655. – 24 ark.
2. Tam samo. – Od. zb. 17036. – 257 ark.
3. Kriger–Vojnovskij Je. B. Zapiski inzhenera. Vospominanija, vpechatlenija, myslj o revoljucii / Je. B. Kriger–Vojnovskij, Je. V. Sproge. – M.: Russkij put', 1999. – 520 s.
4. Kuzemin I. N. Dneprovskij kaskad GJeS / I. N. Kuzemin. – K.: Budivel'nyk, 1981. – 223 s.
5. Malyshev V. M. Istorija problemy ispol'zovanija porozhiznoj chasti Dnepra / V. M. Malyshev; Gosudarstvennoe Dneprovskoe stroitel'stvo // Materialy k projektu prof. I. G. Aleksandrova. – M.: [b. i.], 1925. – Vyp. 2. – S. 89–162.
6. Mogilko N. Novaja Shema shljuzovanija Dneprovskih porogov / N. Mogilko // Stroitel'naja promyshlennost'. – 1926. – №9. – Sentjabr'. – S. 626–627.
7. Mogilko N. V. O novej sheme shljuzovanija Dneprovskih porogov / N. V. Mogilko // Stroitel'naja promyshlennost'. – 1927. – №1. – Janvar'. – S. 11–12.
8. Plan jelektrifikacii RSFSR k dokladu 8-mu S#ezdu Sovetov Gosudarstvennoj Komissii po Jelektrifikacii Rossii. – Vyp. 4: Jelektrifikacija Juzhного rajona. – M.: Gosudarstvennoe tehničeskoe izdatel'stvo, 1920. – 70 s.
9. Plan jelektrifikacii RSFSR k dokladu 8-mu S#ezdu Sovetov Gosudarstvennoj Komissii po Jelektrifikacii Rossii. – M.: Gosudarstvennoe tehničeskoe izdatel'stvo, 1920. – 230 s.
10. Trudy 8 Vserossijskogo jelektritehnicheskogo s#ezda v Moskve 1–10 oktjabrja 1921 goda. – Vyp. 2: Jelektrifikacija rajonov (raboty tehniko-ekonomičeskoj sekcii). – M.: Izdanie gosudarstvennoj obshheplanovoj komissii, 1921. – 352 s.
11. Fajnbojm I. B. Ivan Gavrilovich Aleksandrov / I. B. Fajnbojm; red. I. Ja. Konfederatov. – M.–L.: Gosjenergoizdat, 1955. – 136 s.
12. Shovgeniv I. O. Vodne gospodarstvo v basejni r'čky Dnipro na Ukraїni («Dniprobud» i «Velykij Dnipro») / I. O. Shovgeniv // Praci Ukraїns'kogo naukovogo instytutu. – Varshava: drukarnja «A. V. S.», 1934. – T. 20. – 60 s. – (Serija ekonomična, knyga 4).

*Horbovyi A. A., Laboratory assistant of the Oral History center, SHEE «Perejaslav–Khmelnitsky State Pedagogical University named after Hrihorij Skovoroda» (Ukraine, Perejaslav–Khmelnitsky), o.horbovyi@ukr.net*

**The problem of the Dnieper rapids and Dniiproges (from 1920 to 1970–ies.): transformation strategy**

*The article proposes and analyzes three stages of the transformation strategy of the solving the Dnieper rapids problem. During the period from 1796 to 1920 were*

*implemented only two projects from 20 which were proposed. But a large array of engineering materials was accumulated that testified the high level of theoretical elaboration of the problem. In particular there was developed several concepts of the overlapping of the Dnieper rapids. The key difference was in the number of the dams – from 9 to 1. Two of them were continued in the Soviet period: with two dams (I. O. Rozov – V. L. Nikolai – M. V. Mogilko) and with one dam (F. P. Morhunenko, I. H. Aleksandrov). First dam was originally evolved from the original placement of dams along the river to their construction across it. The second – expanded significantly and evolved from the emphasizing priority to irrigation to hydropower requirements. The last version was realized. During the 1944 to 1980 Dniiproges was repaired and reconstructed.*

**Keywords:** Dniiproges, rapids, I. H. Aleksandrov, M. V. Mogilko, V. L. Nikolai.

**Горбовый А. А., лаборант учебно-научного центра устной истории, ДВНЗ «Переяслав–Хмельницкий государственный педагогический университет им. Г. Сковороды» (Украина, Переяслав–Хмельницкий), o.horbovyi@ukr.net**

**Проблема Днепропетровских порогов и Днипрогес (1920–1970-е гг.): стратегия трансформации**

*Предложено и проанализировано 3 этапа трансформационной стратегии решения проблемы порогов Днепра. За период 1796–1920 гг. из около 20 проектов было реализовано только два. Но был накоплен большой массив инженерно-технических материалов, свидетельствующий о высоком уровне теоретической проработки проблемы. В частности, было разработано несколько концепций перекрытия порожистого Днепра. Ключевым их отличием было количество дамб: от 9 до 1. Две из них получили продолжение в советский период: с двумя (И. О. Розов – В. Л. Николаи – М. В. Могилко) и одной (Ф. П. Морзуненков – И. Г. Александров) плотинами. Первая претерпела оригинальную эволюцию от размещения дамб вдоль реки к их строительству поперек нее. Вторая – существенно расширилась и видоизменилась от акцентирования на орошении к приоритету для гидроэнергетики. Она и была воплощена в жизнь. В течение 1944–1980 гг. Днипрогес претерпел восстановления и весомую реконструкцию.*

**Ключевые слова:** Днипрогес, пороги, И. Г. Александров, Н. В. Могилко, В. Л. Николаи.

\*\*\*

УДК 94:331.105.44:(1–194.6)(477)1924/1927

**Вітенко З. Р.,**  
аспірант факультету історичної освіти,  
Національний педагогічний університет  
ім. М. П. Драгоманова (Україна, Київ),  
svitanok93@mail.ru

**ВЗАЄМИНИ ПРОФСПІЛОК ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ  
ТА ТРУДЯЩИХ УКРАЇНИ У 1924–1927 РР.**

*Метою статті є з'ясування міжнародно-політичних умов, зовнішньо-політичних механізмів, внутрішньополітичних руйнівних сил і теоретико-методологічних засад дослідження зовнішньої політики України в умовах тоталітарної системи керівництва.*

*Основоположним методологічним принципом при вивченні суспільних структур Українських та Англійських профспілок став історизм, який дозволив реконструювати необхідні конкретно-історичні події минулого. Використання порівняльного методу дозволило виділити загальне й особливе в діяльності робітничих громадських структурах.*

*Статтю присвячено вивченню співпраці робітників Радянської України та Великобританії у 1924–1927 рр. здійснено аналіз їх роботи та взаємодіююча один одному, в боротьбі за мир та кращі умови праці робітників. Також розглядаються особливості міжнародної діяльності українських профспілок з англійським робітничим рухом, їх взаємодія і на основі вивчення тих зв'язків робиться спроба аналізу місця українських профспілок в цих процесах.*

**Ключові слова:** профорганізації, політична система, система профбонань об'єднань, тред-юніони, профспілкової рух, ВЦПІС.

Робочий клас, будучи центром згуртування всіх прогресивних сил, відіграє провідну роль у суспільному розвитку. Нагальна необхідність вирішення низки найбільших економічних, політичних і соціальних проблем, однаково хвилюють робітників всіх країн, об'єктивно вимагає єдності дій профспілкового співробітництва.

Розширення співпраці профспілок різної політичної орієнтації, незважаючи на складність обстановки, стає провідною тенденцією світового профруху. Успішне проведення міжнародних і загальноєвропейських конференцій, нарад і зустрічей підтверджує можливість