

УДК 94:33(4)“1925/1931”9

**ТОРГОВО-ЕКОНОМІЧНА СПІВПРАЦЯ СРСР І ЧЕХОСЛОВАЧЧИНИ
ПІД ЧАС СПОРУДЖЕННЯ ДНІПРОГЕСУ****В. І. Кабанов****(Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,
м. Дніпропетровськ)**

Автор статті аналізує архівні матеріали щодо торгової та техніко-економічної співпраці України та чеських заводів у Вітковицах з приводу побудови мостів та інших металевих конструкцій майбутнього Дніпрогесу.

Ключові слова: Чехословаччина; Торгове представництво; Дніпробуд; Вітковицькі заводи; договір; замовлення; мостовий перехід; фахівці.

The article analyzes the unknown sides of the Ukrainian-Czech cooperation in the manufacture and installation specialists Vitkovice plants bridges across the Dnieper river during the construction of the Dnieper electric station.

Key words: Czechoslovakia; trade mission; Dnieper; Vitkovice plants; contract; order; bridge; specialists.

Постановка проблеми. За багато років сформувалося переконання, що Дніпрогес був найбільшим досягненням більшовицької влади в передвоєнні роки і що побудова такого енергетичного вузла була неможлива в дорадянські часи. Проте факти свідчать інше: в основі запорізького енергетичного комплексу було використано західні технології та обладнання, які вирішальним чином вплинули на ефективність і високу виробничу якість первістків радянських п'ятирічок, що заклали фундамент важкої індустрії та військово-промислового комплексу СРСР.

Як бачимо, й зараз, під час переходу української економіки на постіндустріальний рівень, досвід використання технологічних надбань Заходу є актуальним і може стати в нагоді.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В історіографії чимало уваги приділялося участі американських та німецьких фахівців у спорудженні Дніпрогесу. Залучення до будівництва чехословацьких фірм і спеціалістів розглядається вперше. Статтю підготовлено на основі архівних матеріалів.

Мета статті. Висвітлити досвід взаємовигідного співробітництва під час будівництва Дніпровської гідроелектростанції з фірмою “Керн і Ко”, яка представляла вітковицькі заводи Чехословаччини.

Виклад основного матеріалу. Після закінчення громадянської війни на території СРСР вкрай гостро перед новою владою постало питання про подолання повоєнної розрухи і відновлення та нарощування промислового потенціалу країни. Досить швидко більшовицьке керівництво переконалося в неможливості виконання подібних багатопланових завдань за рахунок уцілілих внутрішніх ресурсів країни. Подолання цих проблем у відносно короткі терміни було можливо лише за рахунок активного залучення іноземної фінансової, науково-технічної і технологічної допомоги. Причому, на думку автора, останній чинник мав навіть більше значення, ніж суто фінансова допомога, оскільки валютні ресурси країни могла ще накопичити (експорт, видобуток золота тощо), а ось науковий і технологічний потенціал було багато в чому втрачено, він потребував багатьох років на відтворення (не менше 10–15 років).

© В. І. Кабанов, 2014

До другої половини 1920-х рр. керівництво країни в цілому сформулювало основні параметри промислового перевороту в СРСР: пріоритет надавався важкій промисловості, машинобудуванню та енергетиці. Особливо гостро ситуація склалася саме в енергетиці, що потребувала нових потужностей і диверсифікації. Отримати сучасні технологічні рішення можна було лише в західних країнах. Тут, однак, включався політичний фактор, що дуже звужував можливості радянського уряду. Позитивний досвід і перспективи були лише у сфері співробітництва з Німеччиною, про що автор уже згадував в одній зі статей¹. Інші великі країни – Великобританія, Франція, США в силу своєї антибільшовицької позиції як партнери практично виключалися. Втім, радянське керівництво усвідомлювало необхідність маневру на зовнішньоекономічних ринках, інакше монопольне становище німецьких фірм рано чи пізно призвело б до подорожчання їхніх послуг і перевитрат досить скромних коштів державного бюджету.

Вийти з цієї ситуації можна було, використовуючи промисловий і науковий потенціал так званих “малих країн” з високорозвинутою економікою. До них тоді належали Італія, Швеція, Чехословаччина, Голландія, якоюсь мірою Бельгія та Австрія. Дуже перспективні можливості відкривала співпраця з Чехословаччиною. По-перше, ця країна мала потужний промисловий потенціал, створений ще в епоху Австро-Угорської імперії, по-друге, це була єдина слов'янська країна з промислово розвинених, що дозволяло сподіватися на певні преференції, по-третє, вона розміщувалась досить близько до районів імовірних поставок чеського обладнання – центральної та східної України.

Одним із таких районів, за планами радянського керівництва, мав стати Дніпропетровсько-Запорізький регіон, де на базі нових енергетичних ресурсів і вже наявних промислових об'єктів можна було створити потужний індустріальний центр з різноплановою спеціалізацією: чорна й кольорова металургія, машино- і верстатобудування, військова промисловість.

У Запоріжжі розгорталось будівництво найбільшої в Європі гідроелектростанції – Дніпрогесу. Це був складний гідротехнічний комплекс гребель, шлюзів, електростанції і мостової розв'язки. Він мав за мету живити електроенергією ряд нових заводів у Запоріжжі, Дніпропетровську та прилеглих містах. Саме для цього об'єкта й вирішили зробити велике замовлення на чеські машинобудівні заводи у м. Вітковіце. Було замовлено металеві конструкції для моста через Дніпро довжиною 224 метри. Рішення про це було прийнято наприкінці 1928 р., а вже в січні 1929 р. почалося його практичне здійснення.

Спочатку через Берлінське торговельне представництво СРСР проводились переговори з Товариством “Керн і К^о” “Товариством вітковіцьких заводів”, з одного боку, і Дніпробудом з іншого боку. Переговори 5 січня 1929 р. завершилися підписанням підсумкового протоколу між названими учасниками, а після уточнення фінансовоорганізаційної сторони 1 квітня 1929 р. через Торгпредство СРСР у Чехословаччині було оформлено конкретне замовлення для чеської сторони.

Першого квітня 1929 р. Торговельне представництво СРСР у Республіці Чехословаччина на підставі заключного протоколу, підписаного 5 січня 1929 р. представниками Берлінського торгпредства, Дніпробуду, Вітковіцьких заводів і Континентального товариства торгівлі залізом “Керн і К^о” (Kontinentale Eisenhandels-Gesellschaft Kern & C), замовило товариству “Керн і К^о” виготовити з власного матеріалу і доставити повну конструкцію для мосту.

¹ Кабанов В. І., Слісаренко О. М. До 85-річчя укладання радянсько-німецької торгово-економічної угоди // Вопросы германской истории. – Днепропетровск : ДНУ, 2011. – С. 182–190.

Умови замовлення було викладено в 3 розділах (що склалися з 21 параграфа) документа. Перший розділ передбачав: обсяг замовлення; характеристики та порядок передачі креслень і технічних умов; місце виготовлення; порядок і терміни приймання матеріалу; зберігання попередньо випробуваних частин на заводі і відправка їх на місце монтажу; монтаж мосту на місці робіт; строк поставки; ціна окремих частин і сума замовлення; умови платежів; відсотки; залік по закінченні монтажу; гарантії за статтями договору.

Згідно з договором постачання підлягала така номенклатура мостових конструкцій: головні арки зі зв'язками, стійки зі зв'язками, поперечні балки для залізничної та шосейної частини, тротуарні консолі для шосейної проїжджої частини, поздовжні балки для тротуарних консолей, поручні, а також опорні частини.

Загальна вага частин, які треба було виготовити, теоретично становила від 3700 до 4050 т².

Усі частини арки моста і всі берегові естакади мали виготовлюватися з високоякісної сталі³. Під час виготовлення матеріалу, різних частин моста та його монтажу завод зобов'язувався керуватися радянськими технічними умовами (ТУ), які були додатково обумовлені і представлені у вигляді додатків до договору.

Ці програми містили детальні характеристики різних технологічних елементів, що свідчили про скрупульозний підхід фахівців Дніпробуду до підготовленого замовлення.

Усі частини прогонової будови, а також матеріали для неї мали бути виготовлені тільки на Вітковіцьких заводах, а випробуванням повинен був займатись уповноважений агент Дніпробуду в присутності представника заводу⁴. Випробування окремих частин мосту під час складання на місці, а також приймання всієї прогонової будови після закінчення монтажу мали проводитися спеціальними приймальниками або Містовипробувальною станцією Народного комісаріату шляхів сполучення в присутності чеського уповноваженого.

Обговорювалися й так звані додаткові умови: порядок перевезення готових виробів і відправки документації, відповідальність за перевезення (охорону від чехословацько-польського кордону виконував замовник), вивантаження й огляд вантажу, рішення спірних претензій, у разі виявлення пошкоджень чеська сторона повинна залучити Фабричну інспекцію Дніпробуду для спільного обговорення та вирішення питання⁵.

Виготовлені частини прогонової будови і берегових естакад підлягали монтажу на місці під керівництвом і наглядом чеського техперсоналу. З цією метою в СРСР відрядили штат інженерів і монтерів з Вітковице. До того ж Дніпробуд надавав у розпорядження монтажників безкоштовно допоміжний штат робочої зміни відповідно до умов монтажу (дод. 16)⁶.

Чеська сторона зобов'язувалася надати відомість потрібних для монтажу допоміжних пристроїв та інструментів, монтажного та пневматичного обладнання, інвентарю, дані про потужності майстерень, складів і територій для розміщення мостових частин, що прибудуть, а також календарний план на збірку й установку арок прогонової будови моста. Подача вагонів, підвезення матеріалів, інвентарю, обладнання, згідно з § 6 договору, здійснювалось на підставі вимог чеського персоналу засобами Дніпробу-

² Державний архів Запорізької області. – Ф. 995. – Оп. 14. – Спр. 12. – Арк. 39.

³ Там само. – Арк. 39.

⁴ Там само. – Арк. 40.

⁵ Там само. – Арк. 40–41.

⁶ Там само. – Арк. 41.

ду по його коліях безоплатно, так само, як і розбирання всіх підмостків по закінченні будівництва мосту⁷.

Остаточним терміном здачі зібраного й встановленого на місці робіт мосту вважалось 1 лютого 1931 р.

Днем установа моста вважався день надсилання Управлінням Дніпробуду акта попереднього огляду органами технічного нагляду. Після цього у 5-денний термін проводилися випробування моста та складання акта. Передбачалися також штрафні санкції – 1 % вартості за кожний прострочений тиждень⁸.

Ціна замовлення встановлювалася в 105,30 доларів США за тону. Зазначена ціна розуміється за тону ваги, встановленої на заводі під час відправки конструкції, фарбованої свинцевим суриком, франко-вагон, без монтажу на місці робіт, без оплати ввізного мита і пов'язаних з ним витрат. Таким чином, загальна орієнтовна сума замовлення дорівнювала 426,5 тис. доларів.

Остаточний розрахунок проводився на підставі теоретичної ваги поставлених конструкцій, з урахуванням § 6 (дод. 7)⁹.

Чеський персонал отримував оплату за такими розцінками: для інженера-завідувача роботами – 24 долари, а для інженера – 18 доларів за кожен календарний день; для старшого монтера – 0,90 долара, для монтера (допоміжного монтера) – 0,80 долара за нормований робочий день¹⁰.

У § 9 документа були детально розроблені умови платежів: терміни, механізм, форми оплати (векселями), умови розрахунку, форми розрахунку (платежі за теоретичною та остаточною вагою), валюта оплати (долар США або інша валюта, за бажанням виконавця замовлення), строки та умови пролонгації векселів, місце платежів за векселями (Прага, причому платежі проводилися через “кабель” (по телеграфу. – *В. К.*) на Нью-Йорк), гербовий збір та витрати щодо пролонгації (Дніпрельстан) і штрафні санкції. Платежі проводилися 7 разів рівними частинами – 15 % (останній – 10 %) з періодичністю в півроку (6-й і 7-й платежі 3 місяці) у період з 1 жовтня 1930 р. до 31 березня 1933 р.¹¹

Торгпредство СРСР у Чехословаччині пропонувало також умови платежів: “За підписання договору ми видаємо Вам 3-місячні векселі на 25 % від орієнтовної суми замовлення, обчисленої за орієнтовною вагою ... Залишок від покупної ціни покривається векселями таким чином: проти фактур (документ, що засвідчує фактичну відправку товарів. – *В. К.*), специфікацій і відправних документів на щомісячні часткові поставки матеріалів, ми видаємо Вам акції на 75 % від місячної суми фактур 15-го наступного за постачанням місяця ... Покриття щомісячних фактур 75 % векселями проводиться до тих пір, поки загальна сума авансових векселів у 25 % від загальної ціни, обчисленої за теоретичною вагою, не буде вичерпана. Надалі щомісячні фактури на часткові поставки покриваються повністю акцептами (згода банку гарантувати сплату суми, зазначеної у переказному векселі – *В. К.*)”¹². Було передбачено відсотки за угодою, які обчислювалися у розмірі 9 % річних, а також механізм їх нарахування. Залік відсотків проводився за контокореспонденцією кожні півроку і сплачувався готівкою наприкінці кожного календарного року¹³.

⁷ Там само. – Арк. 41–42.

⁸ Там само. – Арк. 42.

⁹ Там само. – Арк. 42.

¹⁰ Там само.

¹¹ Там само. – Арк. 42–43.

¹² Там само. – Арк. 43.

¹³ Там само.

Зведення сум за монтаж проводилося щомісячно, платежі за відповідними документами здійснювалися не пізніше, ніж через 4 тижні від дати фактури готівкою¹⁴.

Чеська сторона гарантувала якість матеріалів прогонової будови, а також якість виготовлення, монтажу й установки прогонової будови та арочного мосту в повній відповідності з затвердженими кресленнями й технічними умовами на виготовлення. Всі виявлені недоліки в матеріалах виправлялися або замінювалися новими¹⁵.

Другий розділ замовлення складався з семи параграфів (§§ 13–19): обсяг замовлення, специфікації, технічні умови, строки поставки, ціни й загальна вартість замовлення, приймання матеріалів.

Вітковіцький завод згідно з програмою прокатки, переданою йому Дніпробудом 20 березня 1929 р., зобов'язувався поставляти з травня до вересня 1929 р. по 750 т прокатаної сталі в місяць, а в жовтні – 1250 т. Були обумовлені випадки 10 % зверхпоставання (листопад 1929 р.) і зобов'язань у випадку непереборної сили¹⁶.

Вага ціни розумілася як звичайна тонна (1000 кг), франко-вагон на чехословацько-польському кордоні без ввізного мита та пов'язаних з ним витрат на предмети, дозволені до вивезення. Орієнтовна загальна сума замовлення становила 239 048,60 долара. Остаточний розрахунок проводився на основі встановленої на заводі під час відправки фактичної ваги. Крім того, додатково сплачувалася сума за виготовлення профілів Вотерена¹⁷.

Приймання матеріалів проводилося на заводі згідно з доданими до замовлення технічними умовами. В інших питаннях були дійсні для відправки і платежів замовлених матеріалів ті ж умови, що й у параграфах попереднього розділу¹⁸.

Розділ третій розглядав питання арбітражу (§ 20) і загальні умови (§ 21). Усі розбіжності думок і спірні питання, що впливали з договору, розв'язувалися остаточно і безапеляційно третейським судом, уникаючи суду загальної юрисдикції. Детальні умови про третейський суд повідомлялися в окремому листі¹⁹.

Загальні умови передбачали:

а) негайно після відправки вантажу завод надсилає фактури (у 9-ти примірниках), які містять такі дані: кількість і вид упаковки; детальні ярлики на окремих місцях (за вказівкою замовника); точні вказівки ваги (брутто й нетто) для кожного окремого предмета або місця; точна назва вантажу (маркування); походження вантажу; зазначення на залізничній накладній назви заводу.

Вельми своєрідно в дусі XIX ст. оформлявся пункт на заборону комісійних винагород тощо, а саме:

б) чеська сторона під присягою гарантувала “у вищезазначені ціни поставки не включені ні комісійні, ні винагороди або інші вигоди, як для третіх осіб, так і для службовців СРСР”, а також зобов'язувалася у зв'язку з виконанням замовлення не робити ніяких відрахувань у вигляді комісійних, подарунків, винагород як третім особам, так і службовцям СРСР безпосередньо або через посередників або представників.

¹⁴ Там само. – Арк. 44.

¹⁵ Там само.

¹⁶ Там само. – Арк. 45.

¹⁷ Там само.

¹⁸ Там само.

¹⁹ Там само. – Арк. 46.

У разі порушення зазначених умов Торгпредству СРСР надавалося право припинити цей, а також усі інші укладені та невиконані договори і розірвати всі ділові відносини ²⁰;

в) зміни і доповнення в договорі були дійсні у разі згоди обох сторін і винятково в письмовій формі;

г) усі зазначені в договорі додатки становили невід'ємну його частину. У разі розбіжності з умовами тексту замовленнями і додатками для тлумачення був дійсний відповідний текст замовлення.

Договір підписали 14 травня 1929 р. у Празі з боку Торгового представництва СРСР у Чехословаччині доктор Ленський, Фірсов, М. Рабинович і з боку “Керн і К^о” О. Фадерер, Павелка ²¹.

Слід звернути увагу також на достатнє опрацювання юридичної та технологічної сторони.

До договору були залучені різні листи, умови монтажу й інші програми подібного роду.

Так, у “Листі арбітражу” констатовалося, що Торгпредство СРСР у Чехословаччині та Континентальне товариство торгівлі залізом “Керн і К^о” стосовно загальних непорозумінь, що можуть виникнути в результаті доставки мостових конструкцій для мосту через “Старий Дніпро” і мостового матеріалу для арок мосту “Нового Дніпра”, зобов’язуються підкорятися безапеляційним рішенням Третейського суду, уникаючи звернення до загального суду ²².

Був визначений склад суду з трьох членів (від позивача, від відповідача і суперарбітра) та строки призначення (14 днів), процедура їх вибору. Скажімо, якщо сторони не змогли протягом 14 днів визначити кандидатуру суперарбітра, то Торгпредство СРСР у Чехословаччині представляє товариству “Керн і К^о” для вибору список із 7 осіб, відомих у промислових колах, які є чехословацькими громадянами, а товариство “Керн і К^о” має вибрати суперарбітром третейського суду одну з поданих осіб.

Якщо призначений арбітр з якої-небудь причини (відмова, звільнення, перешкода) не зміг виконувати своїх обов’язків, то сторона, яка виставляла кандидатуру арбітра, мала призначити на його місце іншого ²³.

Місцезнаходженням третейського суду було визначено Прагу. Рішення третейського суду мали базуватися на майнових та правових приписах чехословацьких законів і були обов’язковими для обох сторін. Сторону, яка несе витрати, визначав третейський суд.

В інших випадках для третейського суду і його дій були обов’язковими положення Чехословацького цивільного процесуального кодексу.

Лист було підписано співробітниками Торгового представництва СРСР в Чехословаччині Фірсовим і М. Рабиновичем ²⁴.

У додатку “Умови монтажу”, підписаному цими ж особами, обговорювалися всі питання, починаючи від суто технічних і закінчуючи соціально-побутовими. До початку монтажу всі частини, що підлягали поставці, мали бути на місці, а всі будівельні та підготовчі роботи (фундаменти, підмостки, прокладання рейкових шляхів тощо) дове-

²⁰ Там само. – Арк. 45.

²¹ Там само.

²² Там само. – Арк. 46.

²³ Там само.

²⁴ Там само. – Арк. 47.

дені до такого ступеня готовності, щоб можна було приступити до монтажу негайно. У разі несвоєчасного виконання будівельних робіт Будівельним управлінням обумовлений термін поставки і монтажу подовжував на час затримки робіт²⁵.

Будівельне управління зобов'язувалося сплатити: всі будівельні, земляні та фундаментні роботи, встановлення підмостків і всі необхідні для цього матеріали, квартири, що відповідають вимогам гігієни, постачання продовольством (якщо неможливо – також кухню), освітлення; приміщення для контори, склади і одяг робітникам, необхідну кількість кваліфікованих і допоміжних робітників (а також суми зі страхування від нещасних випадків у лікарняну касу та інші внески); необхідні для монтажу підйомні механізми, похідні кузні, ізоляційний, обтиральний і ковальський матеріал, інструменти (сокири), будматеріали (цемент, замазки, сірка, свинець); вода та енергоносії (пар, паливо, електрику); опалення та освітлення місця споруди та наданих приміщень; підвезення матеріалів, витрати з навантаження та розвантаження; фарбування змонтованих предметів на місці установки²⁶.

Залік належної монтажникам винагороди проводився згідно з установленими в угоді нормами, беручи до уваги додаткові умови (під час роботи на висоті понад 10 м та при небезпечних і брудних роботах норми оплати підвищувалися; у недільні та святкові дні зарплата старшого монтера становила 7 доларів, а рядових монтерів – 6 доларів у день.

Зарахування винагороди інженерам проводилося за кожен календарний день, включаючи недільні та святкові дні. За кожен понаднормовий час передбачалися надбавки до 50 %, а в недільні та святкові дні роботи – надбавки 100 % на норми оплати²⁷.

Тривалість робочого часу встановлювалася 48 годин на тиждень.

Час поїздки з Віпковіць до Запоріжжя зараховувався як нормальні робочі години і за дійсною тривалістю поїздки, до якої додавалися по 8 годин на приготування (туди й назад). Цікаво відзначити таку деталь, що години, витрачені на рух від осель до місця монтажу на відстань понад 2 км, зараховувалися як нормальний робочий час. Витрати залізничні і пароплавні 1-го класу для інженерів і 2-го класу для монтерів, а також дорожні витрати (перевезення багажу, одягу, інструменту) і пов'язані з отриманням паспортів і віз зараховувалися за дійсною вартістю²⁸.

Було регламентовано питання, пов'язані з витратами під час використання монтажників для транспортних робіт; простоями (“час очікування”); несправностями і перервами в монтажі; використанням монтажних інструментів.

Розрахунок і оплата всіх витрат за надану робочу силу згідно з документом мали проводитися не рідше ніж раз на місяць, проте на письмове прохання монтерам могли видавати аванси в рахунок платні (за довіреністю на завідувача монтажем). Робочий час і продуктивність праці щотижня засвідчувалися Будівельним управлінням.

У програмі було також визначено відповідальність Будівельного управління за зберігання деталей мосту, що поставляються, та інструментів, відшкодування можливих збитків і витрати на страхування, а також повернення до Чехословаччини монтажних засобів²⁹.

Про те значення, яке надавав замовник чеському техперсоналу, можна судити з сухих рядків документа: “Мы несём расходы по заключенным Вами для русской поездки страхованиям жизни за командированных служащих и рабочих, а также оплачиваем разницу между существующими у Вас и установленными в СССР ставками по страхованию,

²⁵ Там само.

²⁶ Там само.

²⁷ Там само. – Арк. 47–48.

²⁸ Там само. – Арк. 48.

²⁹ Там само.

пособиями на случай болезни и проч. За посылаемых Вами людей мы принимаем на себя вместо Вас всю ответственность, возлагаемую на работодателя советскими законами”³⁰.

У питаннях випробування і приймання чеська сторона спілкувалася безпосередньо із заводською інспекцією Дніпробуду. А в разі виникнення розбіжностей мала письмово звернутися у Залізничний відділ Торгового представництва в Берліні або Техноімпорт Торгового представництва в Празі. Далі зазначалося, що в питаннях суто технічних чеська фірма веде переговори з Залізничним відділом Берлінського торгпредства, а в адміністративно-комерційних питаннях (і відправлення) листування ведеться Техноімпортом торгпредства в Празі, причому копії кореспонденцій спрямовувались двом адресатам³¹.

Автором не випадково так докладно відтворено пункт, що координує відносини між Торгпредствами СРСР у Німеччині та Чехословаччині, оскільки надмірна регламентація вела до плутанини та перетягування каната між двома суб'єктами зовнішньоекономічного відомства. Торгпредство СРСР у Німеччині, що було найпотужнішим в організаційному та фінансовому відношенні в Європі, прагнуло посилити свій контроль і вплив, тим більше, що підсумковий протокол на поставку мостів було підписано в Берліні.

Щодо способу й початку монтажу, то уповноважений представник Дніпробуду заявив, що головний інженер будівництва П. П. Ротерт у листі від 29 березня 1930 р. повідомив Торгпредству СРСР у Чехословаччині, що монтаж повинен проводитися згідно з Кічкаським протоколом № 1 від 17–19 квітня 1929 р., тобто працювати в двох змінах одночасно, починаючи з обох берегів Дніпра. Було завірено, що необхідний матеріал для монтажу своєчасно відправлятиметься на обидва береги, а перша група монтажників повинна прибути на місце побудови 3 травня, інженери – на кілька днів раніше³². Для якнайшвидшого перевезення чеського персоналу було вирішено, по можливості, замовити окремий вагон від кордону (станція Шепетівка) до місця роботи³³.

Викликало обговорення й питання щодо безмитного провезення через кордон одягу та білизни співробітниками Віпковіцьких заводів. Чеська сторона просила для своїх робітників безмитне провезення головних уборів, робочих костюмів, брюк, білизни, 2-х пар робочих черевиків, 4-х пар шкіряних закаблуків, а також надати безкоштовно 100 комплектів захисних костюмів і 100 пар захисних рукавичок. Представники Дніпробуду інформували, що робочий костюм можна купити в магазині приблизно за 3 рублі, а щодо решти предметів, то будуть наведені довідки й додатково повідомлено³⁴.

Сторонами були проаналізовані терміни і тривалість монтажу, технологічні питання з'єднання арок мосту, розмірів прольоту, оснащення устаткуванням і підмостками. Крім того, пройшло обговорення питань соціально-побутових умов і техніки безпеки, порушених чеськими інженерами, які стосувалися продовольчого й житлового забезпечення, а також безмитного провезення речей персоналу монтажників.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Аналіз вивченого архівного матеріалу свідчить про надзвичайно високий внесок чехословацької сторони в побудову найважливішого енергетично-промислового об'єкта в Україні та й в СРСР у цілому. Радянське керівництво зуміло, попри всі політичні розбіжності, використати на свою користь досягнення загальноєвропейських технологій і закласти потужний фундамент майбутньої оборонної промисловості СРСР.

³⁰ Там само.

³¹ Там само. – Арк. 63.

³² Там само. – Спр. 17. – Арк. 213.

³³ Там само. – Спр. 12. – Арк. 65.

³⁴ Там само.