

Ключевые слова: племенное дело, животноводство, сельскохозяйственная кооперация, кормопроизводство.

The characteristic of the influence of socio-economic factors and the state agrarian policy on the formation of native breeding work was given. Specificity of the formation, structure and direction of the livestock breeding industry at different historical stages was elucidated. Dependence of the dynamics of its quantitative and qualitative changes in the state of plant-growing and fodder production was summarized.

Keywords: breeding work, animal husbandry, agricultural cooperatives, fodder production.

УДК 94(477.41) «18/19»

О. М. ЖАМ, зав. відділу, Музей хліба НІЕЗ «Переяслав», Переяслав-Хмельницький.

Т. В. ГРУДЕВИЧ, ст. наук. співроб. Музею «Поштова станція» НІЕЗ «Переяслав», Переяслав-Хмельницький.

СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ КАРЕТНОГО ДВОРУ Н. П. ГУСАКОВА В МІСТІ ПЕРЕЯСЛАВІ ПОЛТАВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (КІН. ХІХ – ПОЧ. ХХ СТ.)

В статті розглядається історія створення та діяльності каретного двору Н. П. Гусакова в місті Переяславі Полтавської губернії.

Ключові слова: каретний двір, Н.П. Гусаков, м. Переяслав.

Вступ. Діяльність каретних дворів, як один із напрямків транспортного виробництва України, досі лишається такою, що не отримала належної уваги дослідників. До числа мало досліджених відноситься каретний двір «Екіпажне виробництво Никифора Петровича Гусакова», що діяв в м. Переяславі Полтавської губ. наприкінці ХІХ – поч. ХХ ст. Науковими джерелами, як правило, констатується лише факт існування в Переяславі каретного двору. При цьому не достатньо висвітлюється діяльність цього закладу.

Каретний двір Н. П. Гусакова – найбільше в Переяславському повіті Полтавській губ. підприємство по виготовленню та ремонту сухопутних транспортних засобів. Дані про власника каретного двору уривчасті та суперечливі. За спогадами Ю. Д. Даниленка (правнук Н. П. Гусакова) – прадід був росіянином, в ранньому дитинстві залишився круглим сиротою Пам'ятав своє прізвище, імена батьків, рік народження – 1862. В сер. 70-х рр. ХІХ ст. юнак оселився в Переяславі, найнявся в учні до місцевого коваля. Процес навчання тривав кілька років. Перший рік учень працював, як правило, безкоштовно. На другий і третій роки майстер платив учням певну суму грошей. Учні жили у «вчителя» і харчувалися за його рахунок.

За традицією ковальське ремесло, як і будь-яке інше, передавалося в родині

© О. М. Жам, Т. В. Грудевич, 2014

майстра з покоління в покоління. Коваль, до якого найнявся на роботу Н. Н. Гусаков, був бездітним і по своїй смерті залишив частину спадщини – кузню та ковальський реманент – Н. П. Гусакову. Здібний хлопець зумів розвинути отримане у спадок ковальське ремесло до рівня каретного двору. Свідченням високого рівня розвитку виробництва каретного двору стало особисте клеймо, яке ставили на транспортних засобах, виготовлених на цьому підприємстві. Спеціалізувався каретний двір Н. П. Гусакова на виготовленні колісних і полозкових транспортних засобів різного призначення: від звичайного селянського воза до вишуканих екіпажів за індивідуальним замовленням. Крім цього, ковалі оковували сани, підковували коней, виготовляли ковальський інструмент, кували сільськогосподарські знаряддя та ін.

Розміщувався каретний двір Н. П. Гусакова в центрі м. Переяслава, на Набережній вулиці (нині вул. Горького, № 43).

Загальну уяву про планувальне та об'ємно-просторове рішення каретного двору Н. П. Гусакова дають фотографічні та графічні матеріали, які збереглися до нашого часу, а також окремі будівлі із комплексу каретного двору, що уціліли в дещо перебудованому вигляді. Згідно цих даних, на поч. ХХ ст. на подвір'ї каретного двору знаходилися три житлові споруди, кузня, сарай («плотня»), "малярка", навіси для проведення роботи в літку, а також майстерні різного призначення. Житлові споруди призначалися для проживання членів родини Н. П. Гусакова та сезонних робітників. Виробничі приміщення розміщувалися частково на великому дворіщі, інші – з тильних сторін житлових будівель. Тут виготовлялися окремі частини і деталі транспортних засобів, здійснювалося їх пофарбування та оздоблення. Остаточний збір готових виробів проводився на подвір'ї під навісами. Зовнішній вигляд будівель каретного двору нічим не відрізнявся від місцевих житлово-господарських споруд приватного сектора. Загалом садиба Н. П. Гусакові займала територію площею 1 678 кв. м., з яких під спорудами – 220 кв. м., а під подвір'ям – 394 кв. м. Забудова каретного двору Н. П. Гусакова тривала близько 10 років.

Зупинимося детальніше на окремих виробничих спорудах каретного двору. Основні види робіт в «каретній майстерні» пов'язані із обробкою деревини. Для цього виду діяльності був пристосована «плотня». Розташовувалася вона поруч із кузнею, що було виправдано виробничими потребами. Роботу в «плотні» виконували стельмахи. Стельмаство – деревообробний промисел, пов'язаний з виготовленням транспортних засобів – возів і саней, а також коліс, полоззя, дуг тощо [1]. Набір інструментів складався із сокири, тесла, стамески, молотка, свердла, дворучної і лучкової пил, рубанка, фуганка, прямого струга, долота, буравів різного діаметру, із складніших – столярний верстат, Округлі вироби виточували на

найпростішому токарному верстаті (коловоротці). Для вимірювань застосовували розмірювач, косинець, тримач. Із появою на дерев'яних виробих залізних деталей з'явилися різного діаметра гайкові ключі. Крім традиційного столярного інструмента, стельмахи широко користувалися коловороткою (звичайно при виготовленні округлих ступиць). Інструменти купували в лавках міста або виготовляли самі у кузні. Основне завдання стельмахів було забезпечення каретного двору дерев'яними деталями до транспортних засобів: "споди" і колеса. "Спід" –комплект дерев'яних деталей до воза що складався із сниці, підосника, насада (верхнього і нижнього), підойми, підтоки, подушки [1]. Для виготовлення «споду» використовували деревину дуба і ясена, яку заготовляли в лісах самі майстри або купували її в навколишніх місцевостях. Сиру круглу деревину різали дома на колодки певної довжини і кололи на 4 частини. Заготовки складалися під повіткою, де висихали на відкритому повітрі. Сухі заготовки тесали до певної товщини, а потім на столярному верстаті і лаві виготовляли деталі "сподів". Також стельмахи виготовляли колеса до возів, "пудла" (дерев'яний верх фаєтонів) і "пуделка" (дерев'яний верх бричок), сани і пів-санки, ручні саночки та ручні двоколісні візки.

Найважче було виготовляти колеса. Стандартне дерев'яне колесо складається з маточини (ступиці, осердя), спиць, ободу, а також з металевих частин: втулки, бандажів маточини і бандажів обода. Для ободів і ступиці брали міцне дерево, як правило, дуб (для бричок і фаєтонів – ясень), для спиць – ясень, осіку чи вільху. Пильнували, аби дерево було рівне, без сучків. Для виготовлення деталей колеса використовували суху деревину твердих порід (колесо, виготовлене з м'якої або не просушеної деревини з часом розвалювалося). В середньому дерев'яне колесо один майстер робив за день, а виходжувало воно мінімум п'ять років. Вага одного дерев'яного колеса сягала 25 кг. Передні колеса робили на кілька сантиметрів меншими – так віз краще котився. Виготовляли колеса стандартно. Заготовлені дубові колоди вдома різали на заготовки і тесали. На шпичі різали колодки довжиною 30-40 см, кололи і витесували заготовки товщиною 5х5, 6х6см. Для "колодиці" ("маточини") заготовки різали довжиною 28-30 см, кругляки кололи на 4 частини, сокирою надавали їм округлої форми і складали під повіткою сушити. Після висихання на токарному станку виточували із них "колодиці" діаметром 14 см, але діаметр їх міг бути більшим і меншим в залежності від того, для якого воза робилися колеса. У виточеній "колодиці" буравом свердлили по центру горизонтальний отвір діаметром 2,5 – 3см. Цей отвір свердлився для того, щоб було видно, як видовбується дірка під маточиний чіп для шпичі. На потовщеній частині "колодиці" циркулем на однаковій віддалі відмічали 10 або 11 позначок (для переднього колеса на "колодиці" довбали 10, а для заднього – 11 дірок), які розташовували в один ряд або в шахматному порядку (колеса, в яких шпичі на "колодиці" були набиті в шахматному порядку, розраховувались для перевезення великих

вантажів). Після цього кутником і олівцем наносились лінії, по яких долотом видовбували прямокутні дірки. Чіп повинен був заходити в отвір щільно, а не вільно, і не тісно. Навколо дірки широким долотом робилася прямокутна заглибина розміром 5x5 або 6x6 см і глибиною 0,5см в яку вставлялися плечики шпиці. На заготовках спиць з одного кінця робили два надрізи, сколювали і стругом підправляли прямокутний шип, який мав довжину 4 см. Брали "колодицю", в якій були видовбані дірки, ставили на спеціальну лаву – "стелюгу" і важким молотком забивали шпиці (кількість спиць 12 шт). Коли всі спиці були набиті, шаблоном відмічали довжину шпиць, яка для передніх коліс була 26, а для задніх – 31 см. Лучковою пилкою з чотирьох сторін зарізали шпицю, долотом сколювали обрізану деревину і прямим стругом робили круглий шип, товщину якого контролювали спеціальним шаблоном. На кінці шипові надавали злегка конусовидну форму, щоб він легше заходив в отвір. Довжина шипа була 5см, а діаметр 2,5 – 3 см. "Колодиця" ("маточна"), на яку були набиті шпиці, називалася "острога", "острогу" клали на "стелюгу", а на неї – обід. Після цього на ободі відмічалися олівцем дірки для чопів. Перший отвір на ободі і перша шпиця на "острозі" нумерувалася. Після нумерації на ободі свердлили дірки і робили примірku, щоб отвори співпадали з шипами. Коли отвори були просвердлені, обід спеціальним дерев'яним гаком схоплювався і за допомогою клинків набивався на спиці. Після цього важким молотком били по ободові, щоб всі спиці зайшли до кінця. Кінці круглих чопів долотом розколювали і в щілини забивали дубові клинки. Прямим стругом робили зачистку поверхні, щоб кінчики шипів не виступали за межі обода [1].

Важливою виробничою спорудою каретних дворів була «парня», в якій розпарювали деревину для гнуття ободів, дуг, полоззя. Типова «парня» являла собою невелику зрубну землянку з подвійними, засипаними піском стінами, піччю, над якою встановлювався чан з водою, димарем, а також отвором для виходу пари. На жаль, лишається невідомим, чи була така парня у каретному дворі Н. П. Гусакова, адже на плані-схемі подвір'я такої споруди не позначено, та і члени родини Гусакових про парню не пам'ятають. В зв'язку з цим можемо припустити, що Н. П. Гусаков використовував для гнуття деревини так звану «суху парню». Влаштували її так: у городі, подалі від хати, розкладали в неглибокій ямі вогнище. Тліюче вогнище покривали дерном, зверху клали присипані землею прямі дубові бруски, перед тим на декілька годин замочені у воді. Вогнем і парою бруски розм'якшували, щоб легше було їх зігнути. Колись цю круглу дерев'яну частину колеса вигинали із суцільного бруска. Це була найважча робота. Гнули обіддя на спеціальному пристрої – "машині". Її робили з верби, без жодного цвяха. Нижня частина, що нагадувала літеру «У», лежала на землі. Зверху ставили "пеньок" – дерев'яний круг діаметром 75 см, схожий на млинові жорна. Він

крутився на кілку, міцно вбитому в землю. Поверх накладали велику жердку із масивною поперечною – ”ключем”. До одного краю поперечини міцно прив’язували кінець розпареного обода, до другого – інший кінець. У ”ключ” впрягали коня. Інколи за жердку ”ключа” бралися троє або четверо чоловіків. Вони штовхали його вперед, йдучи по колу, пильнуючи, щоб не зіскочив із пенька. Збоку двоє міцно притискали обід ”кужною”. Із великою силою гнули його так, щоб кінці зійшлися один із одним. Коли обіддя погнули, його обтісували. За тим спиці набивали в отвори на ступиці й надягали їх на обід. Залишалось набити залізний обруч – і колесо готове [1].

Традиційною спорудою кузні була кузня. Розташовувалась, як правило, на околиці двору. На схематичному кресленні каретного двору Н. П. Гусакова зображена будівля під назвою «кузня». Проте, як вона виглядала і з яких матеріалів була побудована не відомо. Біля кузні – пристосування для шинування коліс і стовп для прив’язування коней, коли їх підковували. Традиційний інструмент коваля складався з великих молотів та малих молотків, обценьків, рубил, пробійників та ін. Інструмент у ковалів, в основному, був саморобний і передавався з покоління в покоління. В лавках купували тільки молоти, молотки, кувалди, ковальські міхи, які були важкі у виготовленні і їх було дешевше купити. Куповані знаряддя періодично самотужки ремонтували. Процес кування відбувався так: коваль розігрівав до червоного кольору шматок металу в горні, де горіло деревне вугілля (горіння підсилювалося роздмухуванням полум’я за допомогою міхів), далі брав кліщами залізо, клав його на кувалду та бив по ньому молотом, надаючи предмету потрібної форми. Готову річ кидали у воду для загартування. Часто ковалеві допомагали дорослі сини. Якщо таких не було – наймали помічників. Можливо, саме з такої роботи розпочинав свою кар’єру «Нікішка Гусаков».

Ковалі співпрацювали із стельмахами, які забезпечували їх сподами, колесами. Заготовлені колеса «переходили» до ковалів, які свердлили в "колодиці" горизонтальний отвір і забивали чавунні букси, набивали рифи, натягували обручі (стандартна ширина 5 см і товщина 0,5 см.). Насаджували розігрітий бандаж на обід колеса в останню чергу – коли колесо повністю готове. При охолодженні металевий обруч зменшувався в розмірі і міцно з’єднував всі деталі колеса. Нагрітий бандаж повинен мати внутрішній діаметр, рівний діаметру обода колеса, на який він насаджується. Чим сильніше був нагрітий бандаж – тим легше проходило насадження його на колесо. Температуру нагрівання бандажа визначали за кольором розжарювання (між коричнево-червоним і темно-червоним кольорами). Такого забарвлення заліза можна досягти нагрівши його до температури 650 градусів. Для нагрівання використовували багаття або горн. Для насадження обруча колесо укладали в лежачому положенні на плесканий камінь (здебільшого використовували зношений жорновий камінь) і надійно закріплювали. Потім бандаж швидко переносили на дерев’яний обід і

осаджували на нього за допомогою кувалди і оправок. Після охолодження колесо готове до використання. Скільки виходжував цей обруч, стільки й їздило колесо. Якщо обруч злітав, колесо розпадалося.

Дочка Н. П. Гусакова, Євгенія Никифорівна Гусакова (1907 р. н.) так описала процес натягування обруча на колесо, який в дитинстві спостерігала у батьковій кузні: «Біля кузні лежав камінь-жорно з круглим отвором посередині, в який вставлялась маточина колеса. Троє хлопців беруть в руки здорові дрючки з залізними гайками, два інших помічники та батько третій довгими кліщами несуть розпечений обруч, кладуть його на обода, а ті з натягачами (першими трьома) хапають гаками за рифу, опирають кінець дрючка об обід і починають щосили тиснути вниз. Батько хапає великий молот і б'є по рифу там, де треба. Дерево обода за дотиком гарячого заліза де-де пускає полум'я, його заливають водою. Потім всі разом молотками в такт молотильника припасовують зтягнений обруч на обід. При ударах по розжареному обручу летіли великі іскри-блискавки і ми з сестрами від страху ховалися на піч, на якій досихали колеса, бо батько завжди добросовісно ставився до роботи і ніколи не натягував обруч на невисушене колесо» [2, с. 164]. Ковальські знаряддя (натягачі, пробійники, накувальня), ковальські вироби (ліхтарі, підкови, пута) та знаряддя стельмашної майстерні Є. Н. Гусакова передала Музею народного сухопутного транспорту.

Загалом деталей ковальської роботи у транспортних засобах чимало, особливо у колісних. З металу виковували осі до коліс і нарізали різьбу, виготовляли ланви (ішли від стельваги до осі), помічки (під сніцу до стельваги), траринки (для кріплення сніци з подосніком), підпорки до ручиці, качку (окуття дишла з виступом), паски (клялися на сніги), шлюфи (в них заковувалися орчики), собачки (служили для закріплення залізної вісі до дерева), пахолки (для вставання на них ногою під час сідання на віз) [1]. Всі описані вище деталі ковалі виготовляли самі із купованого металу.

Верхом досконалості вважалося виготовлення колісного транспортного засобу на ресорах – фаєтону. Недаремно ж досвідчені майстри називалися «фаєтонщики». Відмінною рисою фаєтона від возу було те, що передніми колесами фаєтона можна було зробити розворот, тоді, коли задні стояли на місці. Фаєтони і брички мали ресори і колеса різних діаметрів, які виготовляли тільки із ясена або із металу, вони були чепурніші за дерев'яні й тоншої роботи. Всі деталі, з яких виготовлялися фаєтони і брички, були металеві. Лише кузов (ящик), який звався "пудло", робився із дерева. Орчики точилися на токарному станку. Всі дерев'яні деталі фарбувалися. Фаєтони, брички виготовлялися переважно для заможних людей і, здебільшого, на замовлення, адже збути дорогий транспортний засіб на базарі було не просто. Відомо, що постійним клієнтом каретного двору був кн. О. Горчаков, найбільший землевласник Переяславського повіту. Тут він замовив не одну

карету, бричку, фаєтон. Онук Н. П. Гусакова Ю. Д. Даниленко пригадує цікаву родинну легенду. Якось кн. Горчаков зустрів у Києві пішого Н. П. Гусакова, здивувався, що каретних справ майстер піший. Коли дізнався, що той на грані банкрутства, віддав йому без векселів і розписок всі гроші, які мав при собі, на відновлення справи [6]. Зі слів Є. Н. Гусакової відомо, що її батько якось виготовив фаєтон для управляючого шрамківського цукрозаводу. В результаті довготривалих пошуків, проведених засновником Музею народного сухопутного транспорту М. І. Жамом, вдалося віднайти цей транспортний засіб в колгоспі с. Демки Дравівського р-ну Черкаської обл. За призначенням фаєтон не використовувався і рішенням правління колгоспу був переданий Музею. Нині це один із найцікавіших експонатів музейної колекції. Також в експозиції Музею можна ознайомитися і з іншими транспортними засобами, виготовленими у каретному дворі Н. П. Гусакова. Зокрема, привертає увагу "весільний віз", виготовлений у 1898 р. на замовлення заможного селянина І. П. Самійленка. Його знайшли під час етнографічної експедиції у 1960 р. на Полтавщину, в с. Заріччя Пирятинського р-ну. Не менш цікаві і сани "козирки", виготовлені одним з учнів Н. Гусакова – ковалем О. Майбородою, жителем міста Переяслава-Хмельницького [5].

Специфічним виробничим приміщенням каретного двору була «малярка». Тут на стінки каркасу накладали кілька шарів ґрунтовки і шпаклівки, зарівнюючи найменші западини і стесуючи випуклості. Потім наносили 12-15 шарів фарби і лаку. Фарба і лак слугували одночасно для краси і оберігали дерев'яні і металеві частини екіпажу від дощу, снігу і сонця. Кожен шар сушили, причому сушіння тривало по кілька днів. Потім шліфували пемзою, повстю, а останній шар полірували до дзеркального блиску. Адже чим рівнішою була поверхню захисного покриття, тим вона була міцнішою, довговічнішою, не затримувала у собі пил, бруд і вологу. Пофарбовані каркаси обшивали планками, обтягували шкірою (шкіру перед тим як напинати на каркас розмочували, так вона краще тяглася), потім розгладжували складки спеціальними інструментами, оббивали сидіння і стінки кузова зсередини, плели шовкові шнури, пензля, поручні, багажні сітки, настиляли килими, кроїли фіранки. На заключному етапі за транспортний засіб бралися живописці і різьбярі. Вони розписували виріб, різьбили окремі деталі, накладали на кузов вигадливі різьблені візерунки, карнизи. Відомо, що у каретному дворі Н. П. Гусакова оздоблював транспортні засоби за домовленістю майстер І. С. Загорулько [2, с. 164].

Щодо кількісного і професійного складу робітників каретного двору, то він не був сталим, нараховував в середньому 5-10 чоловік, і коливався в залежності від робочого сезону та наявності замовлень. Основний робочий контингент каретного двору складали постійні і тимчасові наймані робітники середнього і похилого віку, виключно чоловіки, жителі міста Переяслава та навколишніх сіл. У старших майстрів постійно знаходилося "в науці", тобто

на навчання, кілька учнів – хлопців-підлітків. Є. Н. Гусакова запам'ятала прізвища кількох з них – О. К. Юрюк, А. Свірський, О. М. Майборода, Політун. Із досвідчених майстрів відомий О. М. Майборода, житель м. Переяслава. Виготовлені ним сани «козирки» нині експонуються в Музеї народного сухопутного транспорту.

Дещо повніша інформація про приватне життя Н. П. Гусакова. Одружився він у 35-річному віці, на селянці Анастасії Семенівні (дівоче прізвище невідоме), 1875 р. н., уродженці с. Туленці Київської губ. Разом виростили шестеро дітей, сина та п'ятеро дочок. Помер Н. П. Гусаков у 1925 р. З цього часу започаткована і розвинена ним справа у Переяславі почала занепадати.

Нині вже майже не зустрінеш гужові транспортні засоби на дорогах, хіба що в музейних колекціях. Найчисельніша колекція оригінальних сухопутних транспортних засобів (полозкових та колісних) Середньої Наддніпрянщини ХІХ–ХХ ст. знаходиться в єдиному в Україні Музеї народного сухопутного транспорту Національного історико-етнографічного заповідника «Переяслав», відкритому в 1993 р. Ідея створення Музею, розробка наукової концепції, збір колекції – заслуга М. І. Жама (1929–2002 рр.). Музейне зібрання формувалося впродовж 40 р. Транспортні засоби систематизовані за видовими і конструктивними відмінностями, функціональним призначенням та тяговою силою. В експозиції представлені науково обґрунтовані реконструкції давніх транспортних засобів. Відвідувачі Музею можуть ознайомитися з виробничим комплексом по виготовленню та опорядженню сухопутних транспортних засобів (фрагмент кузні та стельмашні), з колекцією волової та кінної збруї та упряжі, речами дорожнього побуту. Представлені фрагменти різних видів доріг. Окрема увага приділена каретному двору Н. П. Гусакова [4].

Висновки. Без сумніву каретний двір Н. П. Гусакова займав важливе місце в економічному житті Переяслава у 2-й пол. ХІХ – поч. ХХ ст. Тому закономірно постає потреба більш ширшого і глибшого вивчення його діяльності, а також більш детального дослідження особистого внеску Н. П. Гусакова у роботу закладу. Ця тема має зацікавити всіх тих, хто цікавиться історією транспортобудування і зокрема, діяльністю каретних дворів в Україні у ХІХ ст.

Список літератури: 1. *Бунякіна Т.* Художні ремесла та промисли Полтавщини // Полтава: архітектура, історія, мистецтво. Матеріали ІІІ наукової конференції "Вайнгортівські читання", грудень 2009 р. – Полтава. 2009. С. 95–107 – Електронний ресурс. – Режим доступу: histpol.pl.ua. 2. *Жам М. І.* Образ українського шляху в засобах сухопутного транспорту (досвід культурологічної реконструкції музейної експозиції // Українська народна естетика – К. : «ДАЛПУ», 1996 – с.139–168. 3. *Жам О. М.* Музей народного сухопутного транспорту в Переяславі-Хмельницькому // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспектива. – К., 2001, с.5-8. 4. *НІЕЗ* «Переяслав». Наукова концепція Музею народного

сухопутного транспорту. 5. *НІЕЗ* «Переяслав». Фонди, інвентарна група «В». 6. *Польові* матеріали автора. Записано 12.06.2012 р. від Даниленка Ю. Д., 1950 р. народження, мешканця м. Києва.

Надійшло до редакції 30.03.2014

УДК 94(477.41) «18/19»

Створення та діяльність каретного двору Н.П. Гусакова в місті Переяславі Полтавської губернії (кін. XIX – поч. XX ст.) / О. М. Жам, Т. В. Грудевич// Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – Х. : НТУ «ХПІ», 2014. – № 30 (1073). – С. 82–90. – Бібліогр.: 6 назв.

В статті розглядається історія створення та діяльності каретного двору Н. П. Гусакова в місті Переяславі Полтавської губернії.

Ключові слова: каретний двір, Н. П. Гусаков, г. Переяслав.

In the article consider historical creation and occupation coach-house N. P. Gusakova in town Pereyaslav Poltava Guernica (end XIX – beginning XX century).

Key words: coach-house, N. P. Gusakov, town Pereyaslav.

УДК 621. 1/5(09) – 678(09)

О. І. ІСАЄНКО, пошукач ДЕГУТ, Київ

НАУКОВА ТА ПЕДАГОГІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ АКАДЕМІКА І. Г. АЛЕКСАНДРОВА

Стаття присвячена Івану Гавриловичу Александрову, відомому вітчизняному вченому в галузі енергетики і гідротехніки, академіку АН СРСР, одному з тих, хто стояв біля витоків розвитку світової гідротехніки і гідроенергетики. Висвітлено наукову та педагогічну діяльність вченого. Розкрито творчий доробок вченого-інженера І. Г. Александрова, подано його особистісна характеристика.

Ключові слова: гідроенергетика, гідротехніка, економіка, економічне районування, гідроелектростанції

Вступ. Александров Иван Гаврилович [20.08(01.09).1875, Москва, – 02.05.1936, Москва], видатний інженер і вчений у галузі енергетики та гідротехніки, академік АН СРСР (1932) [1]. У 1901 р. закінчив Московське інженерне училище шляхів сполучення. Брав участь у складанні плану ГОЕЛРО. Наукові праці присвячені державному плануванню, пов'язаному з економічним районуванням і комплексним рішенням питань промислового використання електроенергії, водного транспорту, зрошування тощо. З 1921 р. член Президії Держплану. Автор проекту будівництва Дніпровської ГЕС та інших гідротехнічних споруд. Був одним із розробників генеральної схеми електрифікації Середньої Азії, плану будівництва Байкало-Амурської магістралі. Комплексно досліджував природу і господарство різних регіонів колишнього СРСР і розробляв питання енергетики, промислового використання електроенергії, водного транспорту, зрошування, водопостачання,

© О. І. Ісаєнко, 2014