

ЗАРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК ВАГОВОЗНОГО КОНЯРСТВА НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ

В.В. Кунець, кандидат історичних наук

Інститут тваринництва НААН,

В.А. Косов, старший науковий співробітник

*Луганська державна сільськогосподарська дослідна станція ННЦ
«Інститут ґрунтознавства та агрохімії ім. О.Н. Соколовського»*

Досліджено історію ваговозного конярства імперського, радянського та пострадянського періодів, а саме, з другої половини ХІХ ст. та до сьогодення. Нижча межа пов'язана з роком завезення французьких першеронів та англійських ваговозів на територію Харківської губернії (сучасної Луганської області). Верхня межа визначається початком ХХІ ст. Простежено досвід видатних кіннозаводчиків, фахівців та науковців, які займалися розведенням цінних порід тяглових коней на теренах України, поліпшенням їх якостей та виведенням вітчизняної породи ваговозів.

Ваговозне конярство, Україна, новоолександрівська ваговозна порода, історія, Харківська, Полтавська, Сумська, Луганська області.

Україна з її родючими землями й безмежними пасовищами здавна була місцем розвиненого конярства. Упродовж століть людство накопичувало практичні вміння щодо використання коней на сільськогосподарських та транспортних роботах. Низький якісний склад коней вимагав пошуку шляхів їх поліпшення. Досвідом попередників було досягнуто значних успіхів у справі розведення існуючих та виведенні нових порід коней. Історія ваговозного конярства на теренах України нараховує 150 років, а знання набуті у минулі століття не втратили свого значення і нині

Метою досліджень є проведення комплексного аналізу еволюції ваговозного конярства на теренах України.

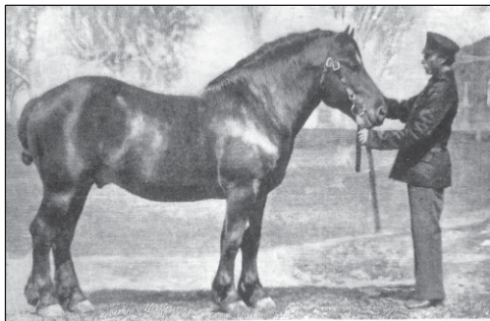
Матеріали і методи досліджень: систематизовано спектр джерел, які поділяються на окремі групи: архівні документи та опубліковані та матеріали. Опрацьовано фонди Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України,

Державного архіву Харківської області та архіву Інституту тваринництва НААН. Методологічний інструментарій включав загальнонаукові (історико-науковий аналіз та синтез, класифікацію та систематизацію) та спеціальні (хронологічний, бібліографічний, порівняльно-історичний, архівознавчий) методи.

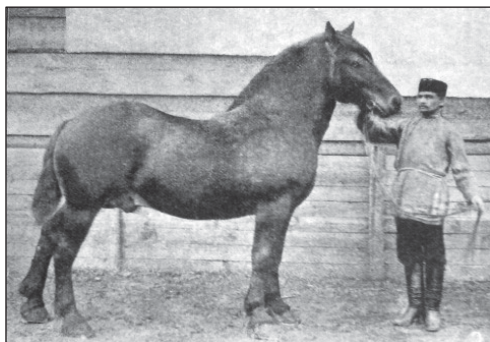
Результати досліджень. Розведенням ваговозів в Україні, як і взагалі в Російській імперії, почали займатись у другій половині XIX ст., у районах із добре розвиненим сільським господарством, переважно навколо зростаючих на той час промислових і торгівельних центрів, у таких сучасних областях: Полтавській, Сумській, Луганській, Харківській. Із метою поліпшення коней робочого сорту (типу) займалися як окремі власники передових маєтків, так і казенні господарства. До останніх відноситься Деркульський державний кінний завод, до якого у 1864 р. було завезено французьких першеронів та англійських ваговозів; із цього часу починається **I період (1864–1922)** в історії виведення вітчизняної породи ваговозів. Пізніше, у 1881 р., до заводу стануть завозити клейсдалів, першеронів та арденів. А у 1882 р. управителем державного кіннозаводства спеціально для Деркульського державного кінного заводу буде куплений у Бельгії відомий жеребець Коко (1879 р. н.).

На особливу увагу в цей період заслуговує кінний завод князя В. С. Кочубея в маєтку Жуки Полтавської губернії. Це було зразково-показове господарство з вирощування коней породи арден. Перші досліді розпочато у 1868 р. управляючим маєтком Я. В. Арондаром. Саме з цього часу починається робота з розведення ваговозів в Україні. Племінний матеріал завозився із Бельгії. Найвідоміші кровні ардени – жеребець Коко, державного кіннозаводства, жеребець Бояр, Я. В. Арондара, та жеребець Батист, П. А. Бальдерлінга (дивись рисунок).

а)



б)



в)

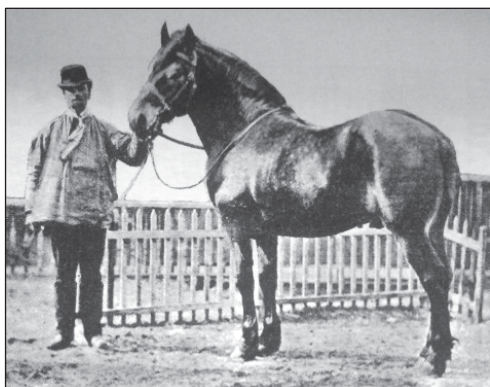


Рис. Бельгійські ардени:

а – жеребець Кокко; б – жеребець Батіст; в – жеребець Бояр

Коней цієї породи розводили з огляду господарської придатності її плідників до місцевих умов та можливості розводити їх беззбитково для господарства [1, с. 30]. В усіх дев'ятнадцятирічних дослідях Я. В. Арондара, коні, отримані від різних

кобил, спарованих з арденськими плідниками, були приведені до батьківського типу, та представляли у першому поколінні тварин, придатних для потреб промисловості та землеробства.

Всесвітньо відомі вчені, як П. М. Кулешов, А. Є. Зайкевич, І. С. Попов та ін., закликали детальніше вивчати полтавський досвід. Спочатку використовували дрібний тип та поступово перейшли до більш крупного [2].

У 90-х рр. XIX ст. розпочато роботу з метизації селянського конярства Роменським повітовим земством. Із 1884 по 1904 рр. на території Роменського та Гадяцький повітів Полтавської губернії було отримано біля 5944 метисних лошат від 22 тис. кобил, яких утримували поміщики та селяни. За звітними даними Полтавської держстайні, у парувальній компанії за ці роки брали участь 326 жеребців-плідників, із них 64 брабансонської породи, 224 верхових та 38 рисистих. Вже до 1904 р. у російській імперії арденів розводили у 376 господарствах, де використовували як чистопородне розведення, так і схрещування переважно з ваговозними породами, частіше – брабансонами. Після революції 1905 р. земства почали більше уваги приділяти питанням поліпшення конярства, організували парувальні пункти. Значний вплив на селянське конярство Полтавської губернії мав тільки один парувальний пункт у с. Берестовка Липово-Долинського району. Кращими плідниками брабансонської породи тут були, у період з 1905 по 1910 рр.: Фронтен, 1892 р. н., Макбет, 1901 р. н., Пімон, 1892 р. н., Флорішан, 1903 р. н., Файфарон, 1890 р. н.; з 1910 до 1925 рр., – Жермен, Лабор'є, Казбек-де-Вервоз, Казбек, Форсер-де-Ан. Ця остання група жеребців, виводна з Бельгії, поклала основу метизації селянського конярства [3].

На початку 90-х рр. XIX ст. гірські ардени з'явилися у Дібрівці (Полтавська губернія). Це були арденські кобили з першеронською кров'ю з Деркульського державного та Чесменського кінних заводів. З останнього були взяті арденські матки – доньки Каравая, Колчана та База. Спочатку як плідників використовували тільки арденських жеребців, куплених у Чесменці – Баз, Колчан, Куб. У результаті вмілого підбору кобил і жеребців та застосування відтворювального схрещування Дібрівський кінний завод створив свій тип ваговозів – некрупних, які відрізнялися достатньою силою, добрими рухами та порівняно малою вибагливістю до умов годівлі та утримання робочих коней [4].

Отже, наприкінці XIX ст. тип російського ардена мав три варіанти: 1) “чесменсько-дїбрівський” – найбільш вирівняний та більш дрібний; 2) “першинський” – декілька крупніший та менш вирівняний; 3) “хреновський” – більш крупніший та достатньо вирівняний, а на початку XX ст. як результат цілеспрямованої роботи, сформувало породу коней – “російський арден”, яка відрізнялася від західноєвропейських ваговозів своєрідною будовою тіла та невибагливістю до умов утримання й годівлі [5].

Початок системної роботи щодо закріплення українського типу ваговозів бере свій відлік з часу передання дїбрівських арденів до Новоолександрівського кінного заводу. Цією подією ознаменувався **II період (1923–1935)**. Хоча, у своїй більшості ці коні були дисгармонійного складу та з багатьма екстер'єрними недоліками, натомість, мали низку цінних якостей: добру рухливість, сухість, невибагливість до умов годівлі та утримання. Мова йде про трьох жеребців-плідників: Ларчик (1918 р. н.) (Мальчик–Табакерка) 139–193–20; Караул (1909 р.н.) (Колчан–Будка) 143–187–20; Поденщик (1918 р. н.) (Запой–Колода) 142–205–22 та 30 кобилوماتок із середніми промірами: 141,7–181,6–20,08 см.

У 1929 р. до заводу надійшли коні ваговозного типу Ма-ріупольської народної ферми. До початку Великої Вітчизняної війни, головним завданням заводу було виведення крупного коня правильного екстер'єру та високої роботоздатності.

До 1936 р. у більшості виконувалася робота з типізації поголів'я. Тривале використання жеребців Караула, Ларчика, Поденщика та їх багаточисленних синів привело до створення ліній цих плідників, що і сприяло типізації поголів'я. Надалі робота зосереджувалася на кросах основних, на той час, ліній Бізори, Караула, Баду, при одночасному застосуванні простих та комплексних інбридингів на родоначальників ліній. У результаті був отриманий тип коней із низьким зростом, широким бочкоподібним тулубом на низьких, сухих, правильно поставлених ногах.

У цей період на основі відомого парувального пункту у с. Берестівка було створено Берестівське конярське товариство. У 1923 р. до нього входили Роменський, Недригайлівській, Глінський та Липово-Долинський райони Сумської обл. У 1927 р. тут нараховувалося до 600 племінних брабансонських кобил різних поколінь та 120 жеребців-плідників. Планову племінну роботу зі

створення своєрідного типу українського ваговозного коня це товариство почало проводити з 1928 р.

Із другої половини 30-х рр. ХХ ст. племінну роботу спрямовано на виведення шляхом відповідного підбору та добору більш крупних коней, правильного екстер'єру та високої роботоздатності.

III період (1936–1959), включає три підперіоди. Із завезення з Уралу жеребців Глазомєра (Рубін–Гардіна) та Могучего (Рубікон–Могучая) розпочався **I підперіод (1936–1941)**. Це були більш грубіші, менш глибокі, але більш рослі жеребці-плідники. Надалі регулярно завозити жеребців з Уральських кінних заводів вищих на зріст 152–156 см, що надало можливість укрупнити племінну продукцію не ухиляючись від створеного в заводі типу. Найбільш широко використовувались жеребці-плідники, вирощені в кінному заводі: Надир, 1937 р. н., (Каравай–Найда), Кальян, 1929 р. н., (Каторжник–Турочка) та ін. Вже в довоєнний період у Новоолександрівці нараховувалося більше 20 маткових гнізд.

У колгоспах Сумської області створено племінний фонд бельгійських ваговозів. У 1939 р. Берестівським конярським товариством записано до районної державної племінної книги 788 маток. Усього на парувальних пунктах чотирьох районів було 178 жеребців із доведеним походженням [3].

Найдраматичнішою сторінкою в історії вітчизняного конярства є роки Великої Вітчизняної війни. В окупаційний **II підперіод (1941–1943)** роботу було призупинено, коней евакуйовано на Урал.

Після визволення у 1943 р. України від німецьких загарбників починається відновлення роботи в кіннозаводстві. У **III підперіод (1944–1959)** продовжено роботу з удосконалення оригінального типу ваговозів традиційними методами чистопородного розведення. Селекція була направлена на укрупнення коней цього типу, поліпшення екстер'єру і робочих якостей. Залишили свій слід у породі жеребець Лавр, 1950 р. н. (Лавреат–Ветренніца), Борець, 1950 р. н., (Бурний–Разлука), Коварний (Лех–Коварная) та ін.

У повоєнний період головним репродуктором ваговозних коней в Україні став Роменський ДПР породи брабансон до зони діяльності якого увійшли райони Сумської області, які до цього часу обслуговувались Берестівським конярським товариством. Вже у серпні 1946 р. на племінних фермах Роменського ДПР було зібрано 6460 голів коней, з яких 19,3 % – племінних. На початок

1947 р. у зоні розплідника було організовано 70 племінних конярських ферм.

У 1948 р. І. Д. Монаков – співробітник Українського НДІ тваринництва (нині Інститут тваринництва НААН), разом із фахівцями (С. Г. Оніщенко) розробили перший перспективний план племінної роботи розплідника. Спочатку робота велась “за типом”, потім “за лініями”. У зоні розплідника найбільше розповсюдження мали лінії жеребців Вальсєра де-Монкро, Боже, Жасміна, а також спорідненні групи жеребців Магніта, Діагноза, Ореха, Зеніта, Доброго, Аркана, Домового, які походили від старих ліній брабансонів Альбіон д’Ора та Авенір д’Ерс [6].

У 1952 р. затверджено породу “російський ваговоз”.

Найбільш координована та методична робота припадає на останній **IV період (1960–1998)** історії, коли на підставі планів селекційно-племінної роботи проводилось створення на основі новоолександрівського типу коней нової породи ваговозів (Д. А. Волков, М. С. Кемарська, О. А. Калантар) [7]. Роботу спрямовано на збільшення зросту, масивності та костистості. Вже за 10 років, з 1960 по 1970 рр., коні стали породніші та однотиповіші, досягнуто високу ступінь консолідації породи, що підвищило її племінну цінність. Якщо проміри маточного складу на 1 січня 1960 р. були 147–154–182.3–20.5 см жива вага 530 кг, то на 1 січня 1970 р. 149.1–157.5–189.9–20.89 см жива маса 565 кг. За даними бонітування оцінку за екстер’єр 7 балів та вище в 1960 р. мало 67 % маточного складу, а у 1970 р. – 85 %. Маточний склад у більшості став елітним.

Добір та підбір за плодючістю дав змогу досягти більш високих показників відтворювання. Якщо взяти для порівняння дані 1931–1940 рр., було покрито 1188 голів кобил, із них зажеребіло 817 голів або 69,1 %; вихід лошат у середньому за ці роки склав 56 голів на 100 кобил. За 1961–1970 рр. покрито 1125 кобил, тобто зажеребнюваність становила 89,7 %, отримано 87 лошат на 100 кобил.

Вже, у середині 70-х рр. ХХ ст. у заводі було зосереджено кращу частину російської ваговозної породи. Однією з головних задач, поставлених перед ученими та фахівцями, стало відтворення племінних коней більш костистих, із широким та глибоким тулубом, які мали б суху, міцну конституцію, добре розвинену мускулатуру та щільний копитний ріг.

За 30-річний період селекційної роботи з породою основні проміри коней збільшилися на 2–3 см, кількість екстер'єрних недоліків зменшилася, при цьому зберігся своєрідний “новоолександрівський” тип ваговозів. І у 1998 р. експертна комісія апробувала нове селекційне досягнення селекціонерів України, а Мінагропром затвердив наказом № 318 від 9 листопада 1998 р. нову ваговозну породу коней за назвою “новоолександрівська ваговозна”.

Досягнуті успіхи у створенні в Україні нової популяції коней сільськогосподарського призначення стали результатом плідної творчої праці колективу Новоолександрівського кінного заводу, його директорів О. Г. Ковби, В. Е. Стотченко, зоотехніків Ф. А. Кабещанова, М. С. Кемарської, бригадирів І. Т. Майстренка, І. Ф. Розумного, Ф. О. Бабкіна, наїзників Н. Г. Сліпця, Я. В. Приня, конюхів І. Ф. Соболева, С. Герасименка, Г. Герасименка, І. Ф. Найдиша, Я. П. Петренка, В. Ф. Щипанівської та вчених Інституту Д. А. Волкова і головного зоотехніка з конярства Укрплемтресту О. А. Калантара. У різні роки над породою працювали учені Інституту Д. А. Волков, Г. С. Філімонова, С. В. Лютих, І. В. Ткачова, О. О. Корнієнко та провідний фахівець директор ДП “Новоолександрівський кінний завод” Г. І. Павловська.

У теперішній час ведеться робота з 7 лініями Кокетливого. Стіля, Тантала, Градуса, Капітена, Газона та Поденщика [5]. Крім Новоолександрівського кінного заводу коней цієї породи розводили у Дібрівському, Лимарівському, Стрілецькому, Ягільницькому, Олександрівському, Лозівському кінних заводах та на 40 племфермах України.

Науково-методичну допомогу в розвитку та удосконаленні новоолександрівської породи внесено лабораторією конярства Інституту у вигляді селекційно-племінних планів, підготовці й виданні Державних книг племінних коней [7].

Висновки

В основу наукового знання з селекції конейліг багатий досвід кінних заводів. Протягом півтора століття поліпшенням коней робочого типу займалися власники передових маєтків, видатні кіннозаводчики та казенні господарства. Узагальнення визначальних тенденцій становлення та розвитку ваговозного конярства визначило чотири умовні періоди: I період (1864–1922;); II період (1923–1935); III період (1936–1959); IV період (1960–1998), а саме,

від часу завезення ваговозів іноземних порід до Деркульського державного кінного заводу у 1864 р. та до затвердження у 1998 р. вітчизняної ваговозної породи коней «новоолександрівський ваговоз».

Список літератури

1. Арондар Я.В. Арденская лошадь и условия скрещивания ея с русскими лошадьми / Я.В. Арондар, П.А. Бильдерлинг. – СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1888. – 45 с.
2. Доклад Попова об улучшении рабочих лошадей арденами // Тр. обл. съезда по животноводству с 14 по 24 сент. 1903 г. в г. Харькове. – Х.: Центр. храмо-типо-литография, 1904. – С. 191–199.
3. ЦДАВО України. – Ф. Р.-4970. – Оп.1. – Спр. 105. – Арк. 3–4.
4. Кузнецов С.Я. Дубровский конный завод (опыт селекционно-племенной работы в коннозаводстве) / С.Я.Кузнецов, О.П. Кравченко, Е.В. Кожевников. – М.: Колос, 1974. – С. 13.
5. Лебедев Д. М. Книга о лошади: в 5 т. / Д. М. Лебедев, О. Н. Карауш. – М., 1952. – Т. 3. – С. 182–196.
6. ДАХО. – Ф. Р.-6481. – Оп. 1. – Спр. 819. – Арк. 348.
7. АІТ НААН. – План селекционно-племенной работы Ново-александровского конного завода на 1971–1975 гг. – 56 с.

Изучено историю тяжеловозного коневодства имперского, советского и постсоветского периодов, а именно, со второй половины XIX ст. и донине. Нижняя межа связана с годом, когда были завезены французские и английские тяжеловозы на территорию Харьковской губернии (современной Луганской области). Верхняя межа определяется началом XXI ст. Прослежено опыт известных коннозаводчиков, специалистов и ученых, которые занимались разведением ценных пород тягловых лошадей на территории Украины, улучшением их качеств и выведением отечественной породы тяжеловозов.

Тяжеловозное коневодство, Украина, новоолександровская тяжеловозная порода, история, Харьковская, Полтавская, Сумская, Луганская области.

Studied the history of Heavy Drafter-breeding imperial, Soviet and post-Soviet periods, namely the second half of the XIX century. this day. Lower abutment connected to the year when they were brought French and English are not heavy-duty territory Kharkov province

(modern Luhansk region). Upper abutment determined by the beginning of the XXI century. Traced experience known breeders, experts and scientists who were engaged in cultivation of valuable breeds of draft horses in Ukraine, improve their quality and elimination of domestic breed of heavy trucks.

Heavy Drafter-breeding, Ukraine, novooleksandrovskaya heavy draft breed, history, Kharkiv, Poltava, Sumy, Luhansk region.

УДК 636.1:930.2(477)

КОНЯРСТВО НА ПІВДНІ УКРАЇНИ: ІСТОРИЧНИЙ ЕКСКУРС

О.В. Свістула, фахівець

*Інститут тваринництва степових районів
імені М.Ф. Іванова «Асканія-Нова» - Національний науковий
селекційно-генетичний центр з вівчарства*

Викладено історію та сучасний стан галузі конярства на півдні України. Вказана чисельність поголів'я коней у ХІХ-ХХ століттях. На прикладі родини Фальц-Фейн показано вірцеве розведення коней у власних маєтках. Проаналізовано зміни та причини занепаду галузі конярства у Таврії залежно від економічних та політичних подій в країні.

Конярство, стан галузі, іподром, породи коней, штучне осіменіння, Ф.Е. Фальц-Фейн

Конярство, як і інші галузі тваринництва, в Україні переживає не найкращі часи, а на півдні держави взагалі занепало. Ця галузь тваринництва почала розвиватися у Кримському ханстві. Цьому передувала багатовіковий досвід предків-конярів, що формувалася в умовах кліматичних особливостей Північного Причорномор'я і передавався молодому поколінню.

Вважається, що з давніх часів у Таврії існували дві породи коней. Одна з них – дикий кінь – тарпан, добре відомий з часів палеоліту – кам'яного віку. Можливо, саме його приручила людина вже у бронзовому віці. А ось поява друга порода з'явилася, коли у таврійських степах верхових коней розводили кіммерійці, скіфи, сармати. Формування скакунів відбувалося з прилиттям крові від