

КОРОЛЬКОВ Александр Григорьевич

СТАРОЖИЛОВСКИЙ КОННЫЙ ЗАВОД.

(впервые опубликовано в информационном выпуске «Трактененская порода лошадей», 1999 г., © ВНИИК)

Старожиловский конный завод расположен в селе Старожилово на окраине районного центра с аналогичным названием в Рязанской области.

До революции 1917 г. конный завод принадлежал крупному землевладельцу Павлу Павловичу фон Дервизу.

Павел Григорьевич фон Дервиз (1826-1881) - отец основателя завода - выходец из богатой, знатной и высокообразованной семьи. Он родился 31 января 1826 г. в г. Лебедяни Тамбовской губернии. Окончил училище правоведения в Санкт-Петербурге с золотой медалью и поступил на службу в Сенат. В период Крымской войны 1853-1856 гг. он находился в интендантском ведомстве военного министерства. С начала строительства железных дорог, в конце 50-х годов XIX века, стал играть активную роль в учредительстве железных дорог, используя свои связи с государственным аппаратом.

Около 1857 г. П.Г. фон Дервиз оставил службу и переехал на жительство в Москву. Здесь он был секретарем Общества Московско-Рязанской дороги, а впоследствии стал его членом. Основав кампанию с инженером К.Ф. фон Мекк, Павел Григорьевич получил концессию на постройку Рязанско-Козловской (ныне Мичуринск) железной дороги, которая была закончена в 1865 г., после чего была построена Курско-Киевская железная дорога. Будучи очень состоятельным человеком, он предоставил большую сумму в распоряжение Московского городского главы князя А.А. Щербатова. На эти деньги в 70-х гг. была учреждена Владимирская детская больница, названная так по имени умершего сына фон Дервиза. В 1864 г. были опубликованы две его статьи о Московско-Рязанской железной дороге.

В 1868 г. П.Г. фон Дервиз переселился за границу и жил на своей вилле в Ницце, где имел собственный оркестр, составленный из музыкантов, набранных в Германии и Франции. Кстати, его брат Николай Григорьевич был композитором. Умер П.Г. фон Дервиз 2 июня 1881 г. в г. Бонне, в Пруссии. После смерти барона родовое имение, созданное из части имений князя Орлова и Каншина, а также все имения Пронского уезда перешли к его жене Вере Николаевне и сыну - Павлу.

Павел Павлович фон Дервиз - поручик лейб-гвардии Гродненского гусарского полка, не был ни высокопоставленным фаворитом при дворе, ни каким-либо военным или государственным чиновником. Им была открыта гимназия в г. Пронске и прогимназия в селе Старожилово. Его считали общительным и доступным для всех слоёв населения.

В 1893 г. на территории Старожиловского имения был основан конный завод. В 1894 г. было выдано свидетельство N 87 на освобождение производителей конного завода от обязанностей поставки в войска. На тот период числилось 8 производителей и 60 голов маток. Ежегодный приплод составлял 38 голов или 60,3 % на 100 кобыл. Основной задачей конного завода в 90-х годах XIX века было: "заменить местную рязанскую вершковую, редко 2-х вершковую лошадь на более крупную и сильную." С этой целью в завод стали поступать орловские рысаки, в числе которых был серый Павлин от Горностая и Полканши, завода Е.Д. Коробына и вороной Кроткий - завода Дубовицких.

Впоследствии случайно были приобретены поодиночке выдающиеся рысистые матки: Зарница (Бедуин-Темнота) завода С.Д. Головина и Сильвия (Атласный-Слава), завода братьев Беляниных.

В результате метизации рост лошадей значительно увеличился, но еще не удовлетворял полностью требованиям сельскохозяйственного производства. Добиваясь получения идеала рабочей лошади мать и сын фон Дервизы решили постепенно переходить к метизации местной

лошади тяжеловозами и обратились к помощи г. Армфельда, который в 1889 г. привез из Бельгии трех брабансонов легкого типа: жеребца Завоевателя, кобыл Шармил и Москвиту. Тогда же у княгини Е.В. Кочубей было куплено 8 арденских маток. Помеси брабансонов с арденскими кобылами установили тип тяжеловоза в Старожиловском конном заводе. Лошади из этого завода быстро расходились в другие имения и продавались помещикам.

Военная служба в кавалерии упрочила в П.П. фон Дервизе любовь к лошади и ему хотелось поработать на поприще верхового коннозаводства. Осуществилось это желание в 1893 г., когда посредством управляющего имениями землевладельца Задонского уезда Г.Ф. Грушецкого, были куплены:

- 1 Ярема - Вишневицкий (Гуллербург Ситезянка), чисто-- кровный жеребец завода Л.Ф. Грабовского;
2. Ахмед-Эюб (Зарак-Сеглави - Пуста), белый араб, завода кн. Сангушко;
3. Хандар (Гамим-Азиатка), золотисто-рыжий, завода К.К. Браницкого;
4. 23 кровные арабские матки в заводе кн. Сангушко, 8 арабских кобыл в заводе графа И.А. Потоцкого и 18 орлово-ростопчинских маток завода Шуриновых.

Завод стал быстро разрастаться. В 1894 г. было куплено 16 рысистых маток и 17 верховых.

Осенью 1895 г. был приобретён в полном составе у госпожи Шуриновой самый крупный конный завод орлово-ростопчинских лошадей, порода которых быстро исчезала в конце XIX века. Этот же год ознаменовался для завода приводом из Англии двух первоклассных чистокровных жеребцов - гнедого Лоор-Боя (Лоуанд-Чиф - Донцелла) и вороного Уильяма (Пуле-Катания). Были также куплены две чистокровные английские кобылы: Пуасон д' Авриль (Барон-Эстафета) и Джемма (Даджил-Дикая). Тяжеловозное отделение обогатилось 2 жеребцами и 6 кобылами брабансонской породы, выведенными из Бельгии.

Весной 1896 г. было открыто рысистое отделение, состоящее из 20 маток и 2-х жеребцов. Весной 1897 г. в завод поступили еще два рысистых жеребца - Богатый (Бычок-Прусачка II) и Гранит (Грозный - Чародейка). Дети Гранита, рождённые в Дубровском конзаводе показывали выдающуюся резвость.

Наконец 30 марта 1897 г. у графа А.Н. Нимрода было куплено с приплодом 8 чистокровных английских маток.

Старожиловский конный завод в то время состоял из 170 маток и 24 жеребцов, из них:

- верховых - 17 жеребцов и 126 кобыл;
- рысистых - 4 жеребца и 23 кобылы;
- тяжеловозов - 3 жеребца и 21 кобыла.

В верховом отделении 5 жеребцов и 11 маток чистокровной английской породы, 2 жеребца и 27 маток арабской породы, 8 жеребцов и 63 кобылы орлово-ростопчинской породы, 2 жеребца и 20 маток помесей этих пород, 4 малороссийские кобылы и одна донская.

Завод состоял из трех главных отделов: верхового, рысистого и тяжеловозного.

Верховый отдел имел 4 отделения:

1. Чистокровное английское. Из чистокровных производителей следует упомянуть о полубрате дербиста Тритона, непобедимого в свое время стиплера Эмерита (Тайфусс-Рака). Из маток надо сказать о выводной из Англии кобыле Суалло II от Аллертона и Сефиры II, в педигри которой значатся два жеребца, выигравшие английское Дерби.

2. Арабское. Разведение арабских лошадей велось в чистоте с целью спасения породы, почти повсеместно смешанную тогда с другими. Из 10 кобыл особенно выделялись соединением в себе высокого роста с редкой правильностью форм, типичностью, глубиной груди и шириной крупа две - Черногура и Бухара, завода кн. Сангушко и две темно-серые - Загадка и Розина, завода графа И.А. Потоцкого. Все четыре кобылы были ростом свыше 2 аршин 3 вершков. С практической точки

зрения арабская порода была необходима для освежения крови в некоторых линиях орлово-ростопчинских лошадей, при этом последние не теряли своего типа.

3. Орлово-ростопчинское отделение было создано для сохранения типа русской верховой лошади и обслуживания офицеров легкой и тяжелой кавалерии и артиллерии. Помимо этого предполагалось, что орлово-ростопчинская порода, будет пользоваться большой популярностью за границей, так как сочетала в себе редкую нарядность с крупным ростом, капитальностью форм и хорошими движениями.

Из жеребцов этого отделения особенно ценными были Свирепый, Яхонт и Гранит. Матки были настолько однотипны, что разбить их на группы было не легкой задачей. Своей дельностью поражала старейшая матка Франтиха, которая вместе со своими дочерьми Фриной и Надеждой и жеребцом Яхонтом получила Большую Золотую медаль в Нижнем Новгороде. В маточном составе завода были не только дочери, но и внучки Франтихи.

4. Полукровное отделение представляло собой помеси различных пород. Предполагалось производить следующие скрещивания:

- а) кровных арабских маток спаривать с арабскими жеребцами;
- б) кровных арабских маток спаривать с английскими жеребцами;
- в) полукровных тяжеловозных маток скрещивать с английскими чистокровными производителями для получения настоящих ирландских гунтеров, которые будут разводиться "в себе".

Рысистый отдел производил лошадей хорошего упряжного типа, в дальнейшем намечалось из 20 рысистых кобыл оставить не более пяти.

Тяжеловозный отдел был предназначен для производства гунтеров.

Весь завод делился на три отделения, из них два в Старожилово и одно в селе Ромоданово. На каждом отделении было по одному управляющему и смотрителю.

В 1903 г. в заводе насчитывалось 2722 лошади всех половозрастных групп. Рысаки бежали в Рязани в 1899-1912 гг. и на рязанском ипподроме был установлен приз "Приз фон Дервиза".

Строительство всех сооружений производилось в течении 6 лет, то есть с 1891 по 1897 гг. Фасады оформлялись в готическо-византийском стиле из красного кирпича со вставками белого. Здание представляло и представляет собой квадрат, который делился пополам конюшнями, таким образом внутри квадрата находились два замкнутых двора - варка, защищенного со всех сторон от ветра, идеального места выгула маток с жеребятками. Конюшни располагались секциями, состоящими из 18 денников, секции разделялись башнями, служащими распределительными вестибюлями, через которые можно было попасть во внутренний двор и конюшни. Угловые башни на первом этаже предназначались для хранения кормов, сбруи и тренировочного инвентаря. Вторые и третьи этажи угловых башен, а также чердачные помещения над конюшнями, обращенные во внутрь двора, предназначались для жилья конюхов. Всего было построено двенадцать зданий, в том числе конюшни, ветлазарет, кузница, спиртзавод со спиртхранилищем, молоко завод, пять жилых домов и деревянный склад для хранения зерна. Река Истье и село Старожилово были активными элементами общего заводского ансамбля. Архитектором сооружения был Федор Осипович Шехтель.

Все конюшни при фон Дервизе отапливались. Коннозаводческий комплекс был отнесен к уникальным в архитектурном отношении памятников русского зодчества.

В документальных материалах Рязанского губернского земельного архива имеются сведения о эвакуации Лифляндской конюшни из г. Рига в 1918 г. в имение "Старожилово-Луговое".

С 1917 по 1920 г. в конюшнях завода содержится конское поголовье запаса Красной Армии. В декабре 1919 г. были сформированы первые рязанские кавалерийские курсы, переведенные в конце января 1920 г. в село Старожилово и размещенные на территории конного завода, а

лошади в этот период пошли на пополнение кавалерийских частей. Одним из курсантов этих курсов был будущий маршал Советского Союза - Г.К. Жуков.

В 1922 г. в конный завод переводятся жеребцы рысистых и тяжеловозных пород из госконюшен Прибалтики. Тогда же организовано межзаводское трендепо для рысистого молодняка, просуществовавшее только год.

В 1923 г. началось комплектование завода орловскими рысаками за счет других заводов. С 1923 по 1926 гг. завод в своём развитии прошёл три периода - Вазулинский, Осташевский и Старожиловский. В период с 1924 по 1935 гг. конный завод в своих отделениях Соха и Ромоданово имел так называемые плем-упряжные отделения, комплектовавшиеся за счёт кобыл, поступивших из транспортных организаций г. Москвы. жеребцы поступали из Рязанской госконюшни. Деловой выход жеребят на 100 кобыл в то время для тяжеловозных кобыл, привычных к данным условиям содержания, кормления и климату, составлял 52,2-82 %, при большом проценте прохолостов и аборт.

В 1941-1945 гг. конский состав сильно пострадал и на 1 января 1943 г. числилось всего 43 головы. В июле месяце 1943 г. из Починковского конного завода поступило 43 кобылы тяжелого типа и в 1945 г - 45 кобыл

В военные годы поголовье завода было эвакуировано и после вновь укомплектовано русскими рысаками. После комплектования конный завод ряд лет, по 1950 г включительно, был неблагополучным по инфекционным заболеваниям, в результате чего происходил большой отход лошадей и из 161 головы маток, поступивших на комплектование, осталось всего лишь 23 головы. Впоследствии завод 12 лет работал с советскими тяжеловозами. Но начиная с 1954 г. проблема затоваривания заставляла продавать всё, что покупалось, а в саморемонт шло то, что осталось не востребованным покупателями. В тот период была образцово поставлена селекционно-племенная работа, в том числе имелся план племенной работы с советской тяжеловозной породой, составленный зоотехником Мартыновым И.И., однако вопросы кормления и воспитания молодняка не были решены полностью. По своему развитию жеребят не соответствовали требованиям стандарта промеров вследствие систематического недокорма.

В связи с растущим спросом на спортивных лошадей в 1961 г. Старожиловский конный завод меняет направление на верховое. Производящий состав комплектуется жеребцами и кобылами траккененской породы, выранжированными из конного завода им. Кирова и купленными в конных заводах Польши, а лошади рысистый и тяжеловозной пород частично передаются в другие хозяйства, а большая часть реализуется.

В 1963 г. из Венгрии поступило 24 головы породы нордстар - фуриозо, которые в 1965 г. были переданы в Малкинский и Ново-Ставропольский конные заводы. Производящий состав завода в 1965-1966 гг. пополняется новыми лошадьми траккененского происхождения из Польши. В свою очередь Старожиловский конный завод зимой 1967 г. передаёт Починковскому конному заводу одного жеребца и 14 траккененских кобыл, а в ноябре 1970 - 13 траккенов - в Ново Томниковский конный завод.