

*А.А. Завьялов***Особенности устройства постоянных скотопрогонных трактов на территории Алтая во второй половине XIX – начале XX в.***A.A. Zavyalov***The Peculiarities of Organization of the Tracts for Constant Herd Driving in the Altay Territory at the Second Half of the XIX – the Beginning of the XX Centuries**

Исследованы особенности устройства скотопрогонных трактов на территории Алтая во второй половине XIX – начале XX в. На основе опубликованных и архивных источников выявлены главные направления и особенности проведения скотопрогонных дорог на Алтае, рассмотрены основные причины и условия создания постоянных скотопрогонных трактов, главной задачей которых являлись предотвращение и борьба с болезнями животных.

Ключевые слова: Алтайский горный округ, Томская губерния, чума, падеж скота, ветеринарный надзор, скотопрогонные дороги.

Дороги являются важнейшими жизненными артериями любого государства, а на территории Алтая, имевшего окраинное положение, пути сообщения стали решающим фактором хозяйственного и культурного освоения региона.

Вопрос взаимосвязанности развития дорожной сети и системы ветеринарного надзора до настоящего времени остается малоизученным, хотя его значение было существенным, благодаря этому создавались условия для преодоления тяжелых последствий эпизоотий конца XIX – начала XX в. [1, с. 108].

В 60–80-е гг. XIX в. Алтайский горный округ становится главным поставщиком продуктов животноводства на рынки Томской губернии и Западной Сибири. Особенно значительным в этом плане был Томск, ставший в это время «центром скотопромышленности». Именно сюда стекались гурты скота из киргизской степи и Алтая, здесь производился его забой, а затем осуществлялось перераспределение мясopодуKтов в другие районы Сибири.

Скот с территории Алтайского горного округа попадал в Томск по скотопрогонным дорогам, которые выходили на Московско-Сибирский тракт. Скотопрогонное дело имело стихийный, нерегулярный и плохо

This article is devoted to researching the peculiarities of organization of herd driving tracts in the Altay at the second part of the XIX – the beginning of the XX centuries. On the basis of published and archives sources the researcher discovers the main directions and peculiarities of building the herd driving roads in the Altay region, examines the main reasons and conditions of the building the constant herd driving tracts which had for an object to prevent and struggle with animals' disease.

Key words: Altay mountain district, Tomsk Province, plague, falling of the cattle, veterinary supervision, herd driving roads.

организованный характер. Скотопрогонные дороги были настолько запутанными, что даже начальник Алтайских горных заводов был плохо осведомлен, «откуда и куда, и в каких именно местностях прогоняются гурты скота» [2, л. 3]. Вносили «сумятицу» в это дело и предприимчивые алтайские крестьяне. Скупив скот в степи, они формировали гурты, которые и перегоняли затем в Томск. При этом они довольно часто не соблюдали правила пользования скотопрогонными дорогами, а погонщики гуртов то и дело вступали в конфликты с жителями притраKтовых селений из-за того, что перегоняемый ими скот вытапывал луга и потравливал леса [3, л. 9].

Серьезной проблемой для жителей Алтая являлся падеж их собственного скота от эпизоотий, вспыхивавших во время прогона по скотопрогонным трактам больных животных. Особенно тяжелым для скотоводства Томской губернии и Алтайского горного округа в этом плане стал период с 1878 по 1882 г. В эти годы свирепствовала чума крупного рогатого скота, которая привела к его массовому падежу. Картина тех эпизоотий наглядно представлена в статистических «Обзорах Томской губернии» за 80–90-е гг. XIX в. (табл. [4, с. 60]).

Падеж скота в Томской губернии в 1878–1882 гг.

Год	Пало скота всего	В том числе от чумы рогатого скота	
		число голов	%
1878	3431	2455	71
1879	6202	6000	96
1880	16025	13610	84
1881	16660	16068	96
1882	10698	9465	89

Примечание: таблица откорректирована нами. – А.З.

Как видно из таблицы, за пять лет, начиная с 1878 г., от чумы погибло 47598 голов, причем наиболее она свирепствовала в 1881 г.

Как уже было отмечено ранее, распространение эпизоотий происходило после прогона больного скота по тем или иным территориям. Положение усугублялось тем, что скотопрогонные дороги не были «должным образом устроены», на них не было ветеринарных пунктов. Гурты, прогоняемые через Алтайский горный округ, не подвергались «никакому осмотру».

Но причины для заболевания скота имелись не только в сельской местности, но и в губернском городе Томске. Так, пригоняемый для забоя в город скот (гуртами от 50 до 300 голов) осматривали летом за городом, под открытым небом. В случае ненастной погоды такой осмотр превращался в пустую формальность. После осмотра скот пригоняли на пастбище, отведенное у городских боен и кожевенных заводов, или же он пасся на дачах окрестных селений. С этих пастбищ скот и пригоняли на бойню. Близость боен и заводов к пастбищам представляла наибольшую опасность для скота, истощенного после изнурительного перехода в несколько сотен верст [4, с. 62].

Массовые эпизоотии в Сибири, естественно, стали страшным бичом для населения, которое многое теряло от болезней скота, что негативно сказывалось на его благосостоянии. Поэтому в 70–80-е гг. XIX в. на государственном уровне стали разрабатывать меры по «противодействию эпидемиям животных». Самыми действенными из них стало в этом плане «убивание» зараженного скота, улучшение ветеринарного надзора за состоянием скотопрогонных трактов, создание ветеринарных пунктов и усиление соответствующего контроля над скотом при них.

Чтобы поставить заслон эпизоотиям, предполагалось начиная с 1882 г. сократить число грунтовых скотопрогонных дорог, а скот перевозить только по железным дорогам [5, с. 38]. Но эта мера оказалась неэффективной. Дело в том, что плата за перевозку скота по железной дороге была весьма высокой, а при транспортировке животные значительно теряли в весе.

Наряду с названными мерами в Томской губернии ставился вопрос и о необходимости устройства вете-

ринарной полиции, которая бы применяла жесткие меры в борьбе с эпизоотиями. Сельское население смотрело на падеж скота как на явление сверхъестественное, крестьяне с крайним предубеждением относились ко всем принимаемым мерам. Вместе с тем при продолжавшемся переселении крестьян из Европейской России в Западную Сибирь с каждым годом повышалась стоимость скота, утрата которого была очень ощутимой.

Еще в 1879 г. на Совете Главного управления Западной Сибири был рассмотрен вопрос о «прекращении скотских падежей». Основными мерами в этом деле были признаны следующие: ликвидация больного и подозрительного скота; устройство скотопрогонных дорог; увеличение числа ветеринарных пунктов и расширение штата ветеринарных врачей.

В мае 1879 г. Томский губернатор известил начальника Алтайских горных заводов о необходимости проведения постоянных скотопрогонных трактов на территории Алтайского горного округа. Для устройства таковых требовалась «уступка полосы кабинетской земли, узаконенного размера» [2, л. 2]. В соответствии с законом [6, ст. 539] из всех существовавших тогда дорог выделялись специальные скотопрогонные тракты. Особенность последних заключалась в том, что при них обязательно осуществлялась нарезка земли [7, ст. 449] для подножного кормления прогоняемых гуртов скота. В степных районах страны размер придорожной пастбищной полосы предусматривался от 70 до 110 сажен, а в лесных и горных районах – от 3 до 30 сажен. Размер придорожных пастбищ определяла губернская администрация [8, ст. 529].

До 1879 г. в Томской губернии уже функционировала главная скотопрогонная дорога, проходившая большей частью по землям Алтайского горного округа. Начиналась она от границ Тобольской губернии и Семипалатинской области, а далее пролегла по Барнаульскому, Томскому и Мариинскому округам вплоть до границы с Енисейской губернией. Эта главная скотопрогонная дорога проходила от юго-западной части Томской губернии – «тремя ветвями»: средней, верхней и нижней.

По средней (главной) ветви двигалась большая часть гуртов скота, закупаемого в киргизской степи, для рабочих золотых промыслов Енисейской губернии. Она шла по течению р. Карасук, через с. Зыряновское до дач деревень Федосовой и Чиковской (Ординской волости Барнаульского округа). Здесь происходило соединение ее с двумя другими ветвями. Верхняя (северная) ветвь шла от озера Чаны (Барнаульского округа), через селения: Волчи Притоки, Кочки, Верхнее-Алеутское и Филипово до дач деревень Федосовой и Чиковской. И, наконец, нижняя (южная) ветвь шла вверх по течению р. Кулунды (Барнаульского округа) до с. Платовского, далее через села Ярково, Куксилово, Заковряшино, Крутиха, Кобылино, Алеутское и

Филипово и выходила к дачам деревень Федосовой и Чиковской.

После соединения этих трех ветвей в одну главную скотопрогонная дорога выходила на Московский тракт двумя направлениями: первый путь пролегал через деревни Казакову, Каткову и Соколову и выходил на Московский тракт между Кольваньей и с. Болотным; второй путь шел от деревень Федосовой и Чиковской, степной местностью до селения Каменского и тоже выходил на Московский тракт около д. Чибулинской и с. Болотного. От последнего главная скотопрогонная дорога уходила на восток по Московскому тракту через Томск и Мариинск до границ Енисейской губернии [2, л. 4].

Кроме главной скотопрогонной дороги, по которой гурты скота перегонялись в другие губернии, существовали также и внутренние скотопрогонные тракты, по которым скот прогонялся в пределах Томской губернии. Существовало несколько внутренних скотопрогонных трасс, которые проходили по территории Бийского и Кузнецкого округов.

Скот, предназначенный для перегона в Томск и на частные золотые промыслы, закупался на юге Бийского округа, между реками Бия и Катунь, Ануй, Чарыш, а также в алтайских стойбищах по рекам Чуя и Верхняя Катунь. Практически весь закупленный здесь скот прогоняли до д. Катунской (Смоленской волости), отстоявшей в 15 верстах от Бийска. Отсюда скот переплавлялся через Бию и Катунь и следовал затем степью мимо Бийска (в 5 верстах), деревень Енисейской волости: Сухой Чемровки, Шебалиной, Марчихи, Верх-Бехтемирской. Вступив в пределы Кузнецкого округа, скот направлялся на селения Томское и Салаирское.

Закупаемый в Кузнецком округе скот предназначался для составления здесь прогонных гуртов. Далее скот проходил через с. Томское, д. Зенкову до с. Салаирского. Отсюда скотопрогонный тракт разделялся на две дороги: 1) если скот предназначался для прогона до Томска, то дорога шла через с. Брюхановское, д. Васькову, с. Усть-Сосновское, д. Кокуйскую и вступала в Томский округ по старому Барнаульскому тракту; 2) если скот направлялся на частные золотые промыслы, то из с. Салаирского дорога сворачивала на улус Урской, а затем из него шла по Касьминской волости близ д. Протопоповой, в д. Плотникову, а от нее, минуя с. Усть-Никитинское, в с. Верхне-Томское, где гурты скота переправлялись на пароме через Томь и шли в д. Кедрову и дальше в тайгу Мариинского округа. Часть рогатого скота, покупаемого по селениям Кузнецкого округа для казенных золотых промыслов этого же округа, отправлялись вверх по рекам Томи, Мрасе, Кондоме на казенные промыслы [2, л. 5].

В Бийском округе покупаемый по рекам Алей и Чарыш скот шел на продовольствие рабочим казенных

рудников Бийского округа. Степной скот отправляли по правому берегу Иртыша и далее мимо Семипалатинска по главному скотопрогонному тракту на р. Карасук [2, л. 5об.].

В июле 1879 г. томский губернатор стал требовать от начальника Алтайских горных заводов «наискорейшего» сообщения о проведении скотопрогонной дороги в районе Алтайского горного округа [2, л. 7]. Готовя доклад, Барнаульская главная чертежная составила планы «скотопрогонных дорог в три ряда», указав их на карте Алтайского горного округа [2, л. 9], и направила свой отчет Томскому губернатору [2, л. 12].

10 октября 1879 г. Алтайское горное правление направило в Кабинет Е.И.В. рапорт по вопросу о проведении скотопрогонных дорог в Алтайском округе. В марте 1880 г., рассмотрев это донесение, Кабинет не отверг обязанности заводского управления исполнить постановление Совета Главного управления Западной Сибири. Кабинет признал лишь необходимым предварительно выяснить следующие обстоятельства: 1) какие будут обязанности Алтайского горного заводского управления по проведению и содержанию скотопрогонных путей; 2) потребуются ли на это затраты Кабинета и в каком размере; 3) не повлияет ли отведение полосы земли для дорог на уменьшение получаемых Кабинетом доходов от передачи в аренду поземельных угодий.

Алтайское горное правление считало, что скотопрогонный тракт не должен проходить через сосновые леса. Кабинет согласился с этим условием и поручил горному правлению определить, какое направление должно быть дано скотопрогонным трактам по достижению боров [2, л. 19]. Кроме того, Кабинет предложил дополнительно обсудить вопрос об устройстве постоянных скотопрогонных дорог с представителями различных ведомств [2, л. 20].

Решение вопроса об организации новых скотопрогонных дорог на Алтае затянулось на пять лет. В феврале 1884 г. Кабинет стал требовать от начальника Алтайского горного округа немедленно предоставить ему сведения о том, что сделано по скотопрогонному тракту с 1880 г. [2, л. 28–29]. Отвечая на этот запрос, Алтайское горное правление сообщило, что проект устройства постоянных скотопрогонных трактов весьма долгое время рассматривался Томской врачебной управой. Необходимое заключение было сделано ею только лишь в июне 1886 г. Далее в ответе говорилось о новых дорогах, по которым скот будет прогоняться по территории Томской губернии, об обустройстве сельской ветеринарной части, а также прилагался проект штатов ветеринарной части [2, л. 32–33].

Заключение же Томской врачебной управы определяло следующие скотопрогонные дороги:

1. Главная дорога начиналась от границы Тобольской и Семипалатинской областей, затем она шла

через Барнаульский, Томский, Мариинский округа до границ Енисейской губернии;

2. Дорога в Бийском округе;

3. Дорога в Кузнецком округе;

4. Дорога в Мариинскую тайгу;

5. Дорога по правому берегу Иртыша на Семипалатинск [2, л. 34].

Первоначально общая протяженность дорог была определена в 1700 верст. Однако после пересчета ее длина составила 2018 верст. Оптимальной шириной скотопрогонных дорог была признана ширина в 30 сажен.

Что касается количества скота, которое ежегодно прогонялось по трактам, то точных данных документы не содержат. По приблизительным данным по главной дороге (Барнаульский и Томский округа) прогонялось ежегодно до 25000 голов скота, в Бийском округе – 10000, в Кузнецком округе – до 6000 голов [2, л. 38].

В марте 1889 г. начальник Алтайского горного округа доложил в Кабинет, что уступка полосы кабинетской земли при «прокладке скотопрогонных дорог» составила 12612 десятин. Он отметил, что «скотопрогонные дороги проходили через крестьянские земельные дачи», поэтому потребовалось «обязательное устройство сельской ветеринарной части» [2, л. 42].

Для сохранения от потрав ближайших к скотопрогонным дорогам лесов управление планировало сделать специальное ограждение, но на это требовались значительные средства. Но после проведения скотопрогонных дорог окружные лесничие сообщали в земельную часть Алтайского горного округа, что «в настоящих условиях леса округа, за недостатком лесных чинов и правил по отпуску леса, истребляются настолько значительно, что потравы леса от прогона скота не могут иметь особого значения» [2, л. 38].

Главную заботу окружных властей составляла борьба с эпизоотиями. Она же, по их мнению, была немислима при отсутствии ветеринарной полиции, для которой в Томской губернии и Алтайском горном округе было много серьезной работы. Последняя, как явствовало из предписаний, должна была организовывать и проводить правильный осмотр прогонных гуртов скота, заниматься устройством постоянных скотопрогонных дорог и пастбищ, как для прогоняемого через города и села гуртового скота, так и для местного скота, осуществлять снабжение пастбищ чистой водой, делать осмотр скота на бойнях и заводах.

В качестве примера можно привести факт о том, что в Бийском и Барнаульском округах начиная с октября забивалось ежегодно в течение зимы более 50 тысяч голов рогатого скота. Большое количество разных животных продуктов (мясо, кожа, сало), доставлялось в Томск и другие города Российской империи. За здоровьем же скота, способами его убоя, заводами, на которых происходила переработка животных продуктов, долгое время никакого надзора не

существовало. Вместе со «здоровыми» продуктами беспрепятственно поступали в обращение и такие, которые содержали в себе «заражающие вещества», передаваемые иногда животными из совершенно «здоровых местностей» [4, с. 65].

Ситуация стала меняться к лучшему, когда на Алтае появились ветеринарные службы. Например, в Бийском округе земский заседатель и ветеринар нашли в селе Шемонаевском много трупов павшего скота без кож, сваленными в ров неподалеку от р. Убы. Местные крестьяне, получив пояснения об угрозе возможного заражения всей местности, согласились, правда, с большой «неохотой», убрать трупы. Они даже предлагали деньги «ревизорам», чтобы оставить трупы там, где они лежали. Аналогичная ситуация повторилась в Верхне-Алейской казачьей станице, где ветеринар также нашел «неубранные» трупы скота, павшего вследствие эпизоотии. При настоятельном требовании зарыть или сжечь «падаль» жители станицы представили общественный приговор о том, чтобы приступить к уборке трупов весной, когда растает земля. При этом крестьяне соглашались с необходимостью ветеринарно-полицейских мер, но редко их выполняли, зная, что за это упущение они не всегда понесут ответственность [9, с. 101].

Чиновники по крестьянским делам тоже смотрели на «повальные болезни» как на дело, касавшееся только одного ветеринара, упуская из вида, что это общественное бедствие может быть устранено только при совместном участии жителей, администрации и ветеринаров-специалистов [9, с. 103].

Все собираемые в течение многих лет сведения о ходе эпизоотий, несомненно, доказывали, что в Томскую губернию болезни скота попадали путем «их заноса». Так, в 1883 г. в Бийский округ чума рогатого скота была занесена из Семипалатинской области. Из приграничных с этой областью селений чума перешла далее на волости Барнаульского и Кузнецкого округов и в Барнаул. В другие годы заразные болезни на Алтай заносились гуртами скота, пригоняемыми из киргизских степей [9, с. 104]. Для ограничения заноса «заразы» Томская врачебная управа принимала следующие меры: назначала опытных ветеринаров для наблюдения за состоянием здоровья живого скота; учреждала особые скотопрогонные пункты; контролировала забой скота только в устроенных для этой цели местах; организовывала в сельских школах знакомство учеников с признаками главнейших эпизоотических болезней и с мерами борьбы с ними. Врачебная управа Томской губернии постоянно напоминала жителям, что в Каинском округе чума продолжалась более 23 лет и стала ослабевать после того, как весь скот вымер. Такая же участь, судя по размерам эпидемий чумы, грозила Алтайскому округу, а затем и всей Томской губернии в целом.

Только в начале XX в. на Алтае стали появляться регулярные органы ветеринарно-карантинного надзора. В соответствии с «Высочайшим соизволением» от 3 февраля 1900 г. на границе Томской губернии с Китаем, вблизи перевалов Укок и Кош-Агач и в приграничном районе от Кош-Агача до Енисейской губернии, был учрежден особый ветеринарно-карантинный надзор. Его задача заключалась в обследовании и пропуске скота, продуктов животноводства, доставляемых из Горного Алтая и Монголии. Ветеринарно-карантинный надзор состоял здесь из ветеринарного

врача, чиновника полиции, фельдшера и двух стражников [10, л. 1].

В начале XX в. благодаря Транссибу новым центром «скотопромышленности» стал Новониколаевск. Отсюда живой скот и мясо отправлялись по железной дороге далее на восток, вглубь Сибири, для снабжения городов соседних губерний [11, с. 11]. В это время был устроен и новый скотопрогонный тракт Бийск – Новониколаевск, который и стал обеспечивать запросы рынка в изменившихся социально-экономических условиях.

Библиографический список

1. Пронин В.И. Скотоводство в Сибири в XIX – начале XX вв. (к статистике вопроса) // Из истории Алтая. – Томск, 1978.
2. Государственный архив Алтайского края (ГААК). – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 6.
3. ГААК. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 1655.
4. Обзор Томской губернии за 1882 год. Приложение к всеподданнейшему отчету томского губернатора. – Томск, 1883.
5. Михайлов В. К вопросу борьбы с эпизоотиями и устройства ветеринарной части в Сибири // Вестник общественной ветеринарии. – 1891. – №3.
6. Свод законов Российской империи (СЗРИ). – Т. 10. – Ч. 3. – Ст. 539.
7. СЗРИ. – Т. 10. – Ч. 1. – Ст. 449.
8. СЗРИ. – Т. 12. – Ч. 1. – Ст. 529.
9. Обзор Томской губернии за 1883 год. Приложение к всеподданнейшему отчету томского губернатора. – Томск, 1884.
10. ГААК. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 2543.
11. Соболев М.Н. Экономическое значение Сибирской железной дороги. – Томск, 1900.