

Борисова А.В.
кандидат сельскохозяйственных наук,
ст. науч. сотрудник ВНИИК

Юбилей русского тяжеловоза

В 2017 году отмечает свое 65-летие одна из лучших, не только тяжеловозных, но вообще среди всех конских пород – русская тяжеловозная.

История ее создания начинается с середины XIX века, когда появилась необходимость в хорошей рабочей лошади. (2)

Ввоз в Россию арденских жеребцов горного типа начался с середины XIX века, планомерную же работу с этой породой у нас стали вести с 60-х годов XIX века. В 1861 г. начали разводить арденов в Петровской (ныне Тимирязевской) с/х академии и в Чесменском конзаводе, Воронежской обл. В 1868 г. в заводах Кочубея и Чаплиц в Полтавской губернии и в 1872 г. в Деркульском государственном конном заводе. Успех разведения арденов в этих заводах, особенно в Чесменском, побудил заняться ими ряд других коннозаводчиков и к 1904 г. в России было уже 376 конных заводов, в которых разводили арденов. (3)

Одновременно росло использование арденов в массовом коневодстве, о чем свидетельствует число арденских жеребцов в государственных заводских конюшнях. Так, в 1875 году в заводских конюшнях было 9 арденских жеребцов, а в 1915 году – 597 голов, что составляет 25,8 % всех тяжеловозных жеребцов в ГЗК. (по данным Д.М. Лебедева). В большинстве своем они были дисгармоничного сложения и со многими экстерьерными недостатками лошади, имели некрупный рост (147-150 см), но обладали выдающимися приспособительными качествами к суровым природным условиям Арденнских гор, отличительной особенностью арденов была их скороспелость. А также обладали хорошей подвижностью, сухостью конституции.

В конце 19 века, как и сейчас, арденны были наиболее популярными лошадьми рабочего типа. Их особенно ценили за силу, хорошие движения и за сравнительно малую требовательность к условиям кормления и содержания.

В начале 20 века в ГЗК и конных заводах стали уделять больше внимание крупным тяжеловозам, причем во многих заводах арденских кобыл стали крыть брабансонскими жеребцами и переходить на разведение этой породы. Изменение в направлении племенной работы с арденами в России было вызвано, как и в других странах, усилением проса на крупную рабочую лошадь для растущих городов.

Сохранили в основном прежнее направление в работе только небольшая часть заводов, которые и оставили след в современном составе русских тяжеловозов.

Ведущее место в разведении арденов вначале занимал Чесменский к/з, который был основным поставщиком производителей для других конных заводов и ГЗК. В конце 19, в начале 20 века, с переводом арденов Чесменского к/з в Першино и ухудшением племенной работы с этой группой лошадей, ведущее место занял Дубровский к/з.

Чесменский к/з начал работу с арденами в 1861 году с четырьмя выводными кобылами и 2-я выводными жеребцами (Арлон и Арден). В 1871 году в завод поступил выводной Бизори, а в 1875 году - Калач. Небольшое число племенного материала вызвало с самого начала работы применение близких, простых и комплексных инбридингов. Наиболее часто в первый период работы применялись инбридинги на Бизори и на комплекс Бизори – Калач.

В племенной состав отбирались только некрупные кобылы и жеребцы, более крупные выбраковывались.

Чесменский к/з создал довольно консолидированный тип ардена. Лучшими его представителями были Колпак II и Баз.

К **Колпаку II** восходит родоначальник очень распространенной линии Караула, внук Колпака, а **Баз** стал родоначальником линии, продолженной до наших дней через его сына **Базика**, внука **Запоя** и правнука **Поденщика**.

В Першине, куда был передан племсостав Чесменского конзавода, в начале девяностых годов 19 века, прежнее направление работы резко изменилось. Во – первых, завод был пополнен довольно разнотипичной группой выводных кобыл, среди которых были и мелкие ардены и крупные брабансонского типа. Затем начата была работа по укрупнению продукции путем использования брабансонских жеребцов, и наконец, было применено прилитие рысистой крови через жеребца Размаха.

С 1910 года использование здесь в качестве производителей крупных брабансонов приняло массовый характер. Все это привело к утере однотипичности поголовья, которой отличался Чесменский завод.

Деркульский государственный конный завод начал работу с арденами в 1879 г. в маточном составе было немного арденских кобыл, в большинстве же были помеси першеронов, датских, английских каретных, рысаков и арабских лошадей. Арденское отделение не было четко выделено в заводе и отмечены случаи, когда першеронские кобылы «за малый ростом» переводились в арденское отделение.

В 1890 году все тяжеловозы из Деркуля были переведены в Хреновое, где так же, как в Першинском к/з, стали крыть арденских кобыл не только с арденами, но и брабансонскими жеребцами.

В Дубровском к/з арденское отделение было организовано в конце 19 века. Наряду с деркульскими кобылами, с прилитием першеронской крови, в маточный состав были включены отдельные арденские кобылы Чесменского завода (дочери чесменских жеребцов Каравая, Колчана и База) и одна брабанорысистая кобыла. В качестве производителей сперва использовались только арденские жеребцы Чесменского к/з. (Баз, Куб, Колчан), а затем выращенные в своем заводе жеребцы тех же линий и комплексов (Базик и Караул).

В результате умелого использования этих жеребцов Дубровского кз создал своей тип тяжеловоза более мелкого чем в Чесменском к/з, но более широких. В Дубровском к/з проводился строгий отбор по типу. В этом заводе были выведены основные продолжатели старых линий- Караул и ряд его детей, Запой с сыном Поденщиком (родоначальник ныне существующей линии), а также линия Ларчика.

Из других заводов, имевших влияние на формирование русской тяжеловозной породы следует отметить Мариупольскую народную ферму, при которой в 1912 г. был организован завод с рысистыми и арденскими отделениями. В качестве производителей здесь были использованы арден Начальник и брабансон Ладный (полубрат дубровского Мальчика)

Завод Кочубея, в конце XIX века в основном перешедший на поглощение арденов брабансонами, оставил в современном составе породы заметный след через родоначальника линии Рубикона.

Как видно из вышеизложенного, основная часть породы создана путем сложного межпородного скрещивания старого горного ардена и ряда других пород, как тяжеловозных, так и быстроаллюрных. Долголетняя работа по консолидации желательных типов путем отбора и подбора, направленного на выведение новой породы увенчалась успехом, к началу XX века наш арден стал особой породой, не имеющей идентичных представителей в других странах. В 1900 г. на Всемирной выставке в Париже русские арденны обратили на себя всеобщее внимание как совершенно своеобразная порода рабочих лошадей. Одним из лучших был бурый жеребец Хреновского конного завода Каравай, 1887 г., получивший золотую медаль.

К этому времени старый бельгийский горный арден у себя на родине, перестал существовать, был поглощен более крупной бельгийской рабочей лошадью (брабансоном).

Одним из важных условий, определивших тип нашего тяжеловоза, помимо отбора и подбора, это были условия кормления и содержания. В большинстве хозяйств, где разводились арденны, они использовались как рабочие лошади, что имело очень большое значение для выработки у них доброезжести, хороших движений и выносливости.

Советское государство приняло небольшую часть породы, находившуюся в дореволюционных заводах и ГЗК. Большая часть лошадей частных хозяйств в период первых лет революции и гражданской войны была утеряна. К концу гражданской войны сохранились, да и то неполностью, лошади Дубровского, Першинского и Хреновского конзаводов и Мариупольской народной фермы.

В 1923 году арденские лошади Дубровского к/з были переведены в Ново-Александровский к/з, куда в 1929 г. был переведен также арденский состав Мариупольской народной фермы. Арденское отделение Хреновского к/з после временной эвакуации, было передано в 1925 году в Першино, оттуда все арденны в 1927 г. были переведены в Уральский, а в дальнейшем в Куединский к/з (ранее Молотовской области, ныне Пермский край)

В 1927 году Управление коневодства Наркомзема РСФСР предприняло попытку поглощения русских арденов крупными тяжеловозами. Для этого цели в Уральский к/з были направлены 3 крупных тяжеловозных жеребца, 2-французский ардена, 1 брабансон. Однако, под воздействием протестов со стороны специалистов, непосредственно работавших с арденами, это направление, хотя и не было официально отменено, фактически несколько изменилось и наряду с крупными тяжеловозами были поставлены в этот завод арденские жеребцы из Ново-Александровского к/з.

Выделение арденов из общей группы бельгийских лошадей, по предложению Д.М. Лебедева. Было произведено в 1937 году, причем в основу выделения были положены как происхождение, так и тип лошади.

Тогда же было указано на необходимость, во избежание смешивания наших арденов французскими, швецкими, прибалтийскими, назвать их «русскими арденами»

Наиболее распространенная масть у русских арденов была рыжая. Из записанных в I том ГПК 38,8 % лошадей рыжей масти, а во II и III тома – уже 50,2%, на втором месте находилась гнедая масть: в I том записано 24,6 % гнедых, а среди лошадей записанных в II и III тома – 16,6 %. Среди записанных в I том ГПК 8,8 % лошадей рыже-чалой масти, бурая, вороная, серая и гнедо – чалая распространена примерно поровну 4-7,5 %. Также были записаны единичные экземпляры соловой, буланой и караковой масти.

Работа по созданию новой породы продолжалась и в 1952 году была официально утверждена новая отечественная порода лошадей – русская тяжеловозная.

Русские тяжеловозы при более крупном росте унаследовали высокие приспособительные качества горных арденов и поэтому относительно лучше лошадей других пород переносят неблагоприятные условия жизни и являются незаменимыми в наиболее суровых условиях континентального климата Сибири, Урала и степных регионов Юго-Востока страны.

Ценными биологическими и хозяйственными качествами русских тяжеловозов является их долговечность и высокая плодовитость. Срок племенной службы многих лучших жеребцов и кобыл продолжается до 25-летнего возраста. Зажеребляемость кобыл при нормальных условиях содержания – высокая. Выход жеребят составляет в конных заводах 80-85%, а в наиболее благоприятные годы достигает 90-95%.

Русские тяжеловозы в полной мере отвечают потребностям сельского хозяйства по своим рабочим качествам, так как обладают достаточной грузоподъемностью, подвижностью и выносливостью. Они отличаются уравновешенным темпераментом, добрым нравом и послушанием – очень ценными качествами для рабочей лошади. Эти же качества, и достаточно высокая молочность кобыл позволяет считать русского тяжеловоза наиболее подходящей породой и для кумысных ферм

Некрупный русский тяжеловоз является идеальной лошадью для туристического экипажного и верхового проката. Русские тяжеловозы при своем некрупном росте отличаются красотой форм, гармоничностью сложения, послушным и добрым нравом, живым темпераментом, они подвижны, а также неприхотливы и приспособлены к тяжелым условиям содержания.

К сожалению, многие владельцы это забывают, и предпочитают «заморские» породы.

Настоящее время русская тяжеловозная порода является самой распространенной тяжеловозной породой в России. Эту породу разводят практически во всех регионах Российской Федерации, за исключением Центрального Федерального Округа, где они не выдерживают конкуренции с крупными тяжеловозами (советским и владимирским).

Дальнейшая племенная работа должна быть направлена на поддержание в породе, также лошадь некрупную, сухую, более подвижную, гармоничного сложения, нарядную, такая лошадь найдет применение в экипажном спорте, также требует пересмотреть отношение к масти (в смысле сохранения и распространение таких редких, но эффектных мастей, как гнедая и вороная)

Желательно, чтобы все взрослые племенные лошади использовались на сельскохозяйственных работах, что дает двойную выгоду, снижает себестоимость получаемой племенной продукции и позволяет выявлять и оценивать рабочие качества племенных жеребцов и кобыл. В дальнейшем необходимо усилить внимание к оценке и отбору, особенно жеребцов-производителей по работоспособности. Также важным является отбор животных в производящий состав по темпераменту.

1. Сорокина И.И. Методы совершенствования тяжеловозных пород лошадей. ВНИИК 1982. Дисс. д-ра сельскохозяйств. наук.

2. Сорокина И.И., Исаева О. Племенные ресурсы тяжеловозных пород /Коневодство и конный спорт/ № 3, 1983 г., с 4-7

3. Лебедев Д.М., Карауш О.Н. Русская тяжеловозная порода. Книга о лошади. Том I. М.: Сельхозгиз, 1952

7. Яковлев А.А. Русская тяжеловозная порода. // Племенная работа с породами лошадей. ВНИИК, 1958.