

Борисова А.В.

кандидат сельскохозяйственных наук,

ст. науч. сотрудник ВНИИК

Советской тяжеловозной породе - 65 лет

14 июля 1952 г. утверждена новая отечественная порода лошадей - советский тяжеловоз. Свое происхождение советские тяжеловозы ведут от бельгийской рабочей лошади (брабансон). Которых скрещивали с лошадьми других пород и местными лошадьми упряжного типа. В дальних рядах советских тяжеловозов, можно найти такие породы, как битюги, першероны, арденны, суффольки. Брабансоны стали основным фундаментом советской тяжеловозной породы.

Разведение крупных тяжеловозов в нашей стране началось в основном в конце XIX века, когда развивающаяся промышленность и города потребовали крупную транспортную лошадь, с большой грузоподъемностью.

Популярность, которую к этому времени приобрели брабансоны в Европе и их относительная дешевизна, явилась основной причиной того, чтобы именно эта порода стала вытеснять арденов, першеронов и других тяжеловозов в конных заводах России и государственных заводских конюшнях.

Разведение крупных тяжеловозов в крестьянских хозяйствах захватило большое полукольцо, охватывающее Москву и крупные промышленные районы России – Ярославской, Владимирской, Нижегородской, Пензенской, Рязанской, Тульской, Тамбовской, Воронежской областей и Республики Мордовии.

Так, к 1904 году в России было 435 конных заводов, которые разводили брабансонов, большинство из них было некрупными (до 30 кобыл).

В 1926 -1929 гг было выведено из Бельгии, Голландии и Германии 192 брабансонских жеребца и 66 кобылы. (1)

Племенная работа проводилась в основном методом поглотительного скрещивания, с использованием в маточном составе помесей других тяжеловозных пород, а также просто хороших кобыл из рабочего состава, в качестве производителей использовались выводные жеребцы, в дальнейшем помесей разводили «в себе»

Разводили брабансонов и в известном Хреновском конзаводе. Племенная работа с породой в Хреновском к/з была начата в 1889 г. на основе группе кобыл, полученных путем сложного межпородного скрещивания.

Брабансонское отделение Хреновского к/з во время первой мировой войны было передано в Починковскую государственную заводскую конюшню, преобразованную затем в конный завод (1)

Под влиянием более сурового климата, условий содержания и кормления лошадей, лошади стали более сухими и подвижными. В большинстве случаев тяжеловозные лошади, в том числе и племенные кобылы, использовались на различных сельскохозяйственных работах, молодняк с 1,5 лет приучался к легкой работе.

В настоящее время в Российскую Федерацию ввозится большое количество лошадей породы бельгийская рабочая лошадь (брабансон). Так, почему при работе с брабансонами в те времена, не пошли по пути чистопородного разведения, ведь в Россию завозились, как жеребцы, так и кобылы. Брабансоны вполне удовлетворяли самым высоким требованиям. Одна из важнейших особенностей лошадей бельгийской тяжеловозной породы заключено в их добронравие, высокой работоспособности, скороспелости и в способности устойчиво передавать эти качества своему потомству при скрещивании с другими породами. Но было одно большое «Но». Дело в том, что брабансоны с их сырой и рыхлой конституцией были плохо приспособлены к более суровому российскому климату. Они страдали мокрецями, некоторые гниением стрелки. Скрещивание с местными кобылами сухой конституции и селекционная работа, эти недостатки устраняло. Кроме того, грубоватое сложение брабансонов не удовлетворяло отечественных коннозаводчиков, которые хотели чтобы кроме силы в лошадях была гармония и красота форм.

Большую роль сыграли при выведении новой породы следующие жеребцы: Божё, бур., 1919 г.р., Клерон Реми, рыж.-чал., 1910 г. Полэен де Вер, рыж. в сед., 1921 г., Эндижен де Леваль, рыж., 1923 г.р. и кобыла Жоли де Лагэ, гнедая, 1923 г.р.

Постепенно в Починковском и Мордовском заводах, а также на племенных фермах Горьковской, Ярославской, Владимирской областей и в Мордовской АССР был создан большой массив лошадей тяжеловозного типа, значительно отличавшихся от выводных брабансонов. Эти лошади были много суше, гармоничнее, подвижнее и несколько мельче брабансонов, такой новый тип лошадей вполне отвечал требованиям сельского хозяйства.

Достаточно быстро новая порода получила широкое распространение и стала самой многочисленной среди других тяжеловозных пород страны. Популярность ее объяснить просто

— эти лошади по своим основным качествам: рабочим, мясным и молочным, в комплексе существенно превосходят лошадей других тяжеловозных пород.

В 1957 г. жеребцом советской тяжеловозной Форсом, рожденным в 1951 г., на Тамбовском ипподроме был установлен абсолютный рекорд. Он вывез груз, размещенный на целом «поезде» — сцепе нескольких повозок — его общий вес составил почти 23 тонны (22991 кг), а пройденное расстояние — 35 м.

Высокие и разносторонние рабочие качества советских тяжеловозов были доказаны на испытаниях. Эти испытания проводили ежегодно на Всесоюзных соревнованиях конников в период с 1960 по 1990 годы.

Рекорды советских тяжеловозных лошадей

Вид испытаний	Кличка рекордиста, происхождение владелец.	Рекорд, место и год испытаний
Скорость доставки груза шагом на 2000 м (сила тяги 150 кг)	Зубр, рыж. жер. 1964 (Брамин — Звезда), Владимирская ГЗК	11 мин 51,8 с, Псков, 1971 г. (абсолютный рекорд)
Скорость доставки груза рысью на 2000 м (сила тяги 50 кг)	Рафия, рыж. коб. 1960 г.р. рысью на (сила (Карабин — Рогатина 1я) Починковский конзавод	4 мин. 53 с. Псков, 1968 г.
Тяговая выносливость (пройдено метров с силой тяги 300 кг)	Русалка, рыж. коб. 1968 г.р. (Ливень — Реактивная), Починковский конзавод	2131,17 м, Псков, 1976 г. (абсолютный рекорд)
Максимальная сила тяги, кг	Вятка, бур. коб. 1976 г.р. (Краб — Венера), Мордовский конзавод	888 кг, Львов, 1985 г.

Лошади советской тяжеловозной породы достаточно скороспелы. С 2,5—3-х лет они могут выполнять сельскохозяйственные работы, а с 3-х лет поступают в производящий состав. Жеребята в подсосный период растут исключительно интенсивно, достигая к 6-месячному возрасту 365—375 кг и к одному году 525-540 кг.

Плодовитость советских тяжеловозов средняя (выход жеребят в конных заводах 65—75 %). Срок племенного использования ограничен в большинстве случаев 16—17 годами. Отдельные производители и матки давали приплод до 20-летнего возраста и старше.

Высокая скороспелость, большая живая масса, способность потреблять дешевые объемистые корма характеризуют советскую тяжеловозную породу, как очень перспективную для улучшения поголовья и при мясном направлении коневодства.

Кобылы советской тяжеловозной породы отличаются исключительно высокой молочностью. На кумысной ферме ВНИИ коневодства в период 1976—1982 гг. их молочная продуктивность за полную лактацию (239 дней) — 3317 л молока. Максимальная продуктивность получена от кобылы Рябины — 6173 л за 338 дней лактации.

В настоящее время наиболее ценное племенное поголовье этой породы сосредоточено в Починковском и Перевозском конных заводах Нижегородской области, а также в ООО «Агропромсервис», бывший Мордовский к/з. Также есть небольшие частные фермы, по разведению лошадей советской тяжеловозной породы. (КФХ Красильников Н.Н., ПКЗ «Прогресс» и др). Лошади Починковского завода отличаются особенно ярко выраженной породностью. Тип лошадей Мордовского завода формировали не только на основе поглотительного скрещивания брабансонов с помесными лошадьми упряжного склада, но и под влиянием крови лошадей суффольской породы. Лошади этого завода среднего роста и компактного сложения. Суффольки придали им сухость, хорошие движения и энергичный темперамент. Наибольшую роль сыграл выводной из Англии суффольк Сюдборн Пионер, рыж., 1914 г. Поголовье лошадей Перевозского завода комплектовали в основном за счет племенного материала Мордовского завода и, в меньшей мере, Починковского. Именно на этой основе там собран весьма ценный маточный табун, который представлен лошадьми среднего роста и гармоничного сложения.

Многим любителям советской тяжеловозной породы известны такие лошади, как Капрал (рыж., 1989 г.) — трижды абсолютный чемпион (среди всех пород лошадей) всероссийских выставок в Москве и Санкт - Петербурге, и Рафинер (зол.-рыж., 1992 г.) — чемпион породы. Эти лошади вызывали восторг посетителей различных выставок.

Селекционную работу с советской тяжеловозной породой вели под руководством ученых-селекционеров ВНИИ коневодства, доктора с.-х. наук, профессора Сорокиной И. И. и доктора с.-х. наук Милько О. С.

Советские тяжеловозы имеют следующие экстерьерные особенности: средняя голова, мускулистая шея средней длины, низкая, широкая холка, широкая спина, иногда мягкая, поясница ровная, широкая, круп очень широкий, раздвоенный, иногда свислый, грудь широкая, с округлыми ребрами, ноги средней длины, достаточно сухие и крепкие, иногда встречается косолапость, саблистость и мягкие бабки; оброслость гривы, хвоста и щеток умеренная, копыта крепкие, правильной формы. Преобладающие масти – рыжая и рыже-чалая, но встречаются гнедые, вороные, гнедо- и вороно-чалые.

Племенная работа в породе ведется по мужским линиям и маточным семействам. Наиболее распространенными линиями являются линии: Феномена, Омуля, Ковбоя.

В последнее десятилетие, из-за сложной экономической обстановки, произошло резкое сокращение маточного поголовья породы. В настоящее время маточный состав сократился до 180 племенных кобыл. Резко снизилось и технологическое обеспечение коннозаводства: условия содержания, кормления и ветеринарного обеспечения лошадей. Полное ликвидация обязательного моциона жеребцов и кобыл, группового тренинга молодняка. Прекращены испытания всех тяжеловозных пород, а следовательно и тренинг молодняка. Ушли последние тренеры тяжеловозных лошадей: Маруткин Н.А., Фомин В.И., Пронин В., Глинкин М.А. и др.

Совершенно очевидно, что важнейшими задачами в настоящее время и на ближайшую перспективу является восстановление численности маточного поголовья и наведение порядка в технологии выращивания лошадей (особенно в Починковском конном заводе, колыбели советского тяжеловоза), улучшение селекционно-племенной работы. Также основной задачей при разведении советского тяжеловоза – это развитие их рабочих качеств, этого невозможно сделать, если не будут организованы систематический тренинг и испытания лошадей по рабочим качествам. Также необходимо селекционировать в лошадях доброезжесть, силу и выносливость, производительность движений на шагу и рыси, чтобы лошади советской тяжеловозной породы были конкурентноспособны не только на внутреннем рынке, но и на международном.

Испытания и отбор по работоспособности необходимы как средства развития конституциональной крепости, силы и выносливости.

Ввоз, в настоящее время, большого количества зарубежных пород лошадей, вынуждает улучшить выращивание полученного молодняка, рекламировать их в различных сферах.

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

2. Сорокина И.И. Племенная работа с советской тяжеловозной породой лошадей /Государственная племенная книга лошадей советской тяжеловозной породы, т. 3, с. 4-30, Москва – 1971

3. Сорокина И.И. Советской тяжеловозной породе – 50 лет /Коневодство и конный спорт № 6, 2002 г. с. 4-6.

