

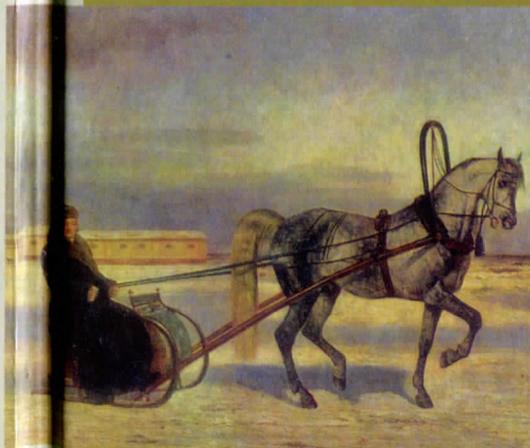
История / география / этнография

История лошади
в истории человечества



Вера Курская

История лошади в истории человечества



Вера Курская

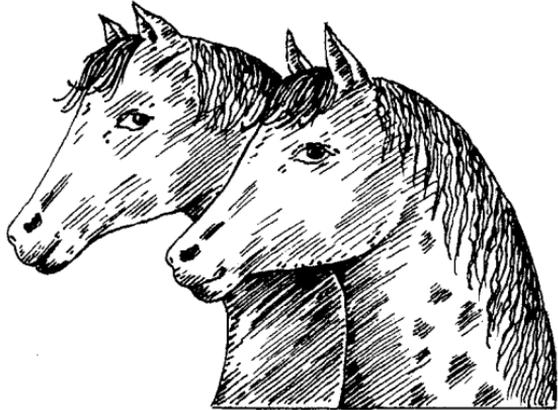


Ломоносовъ
ИЗДАТЕЛЬСТВО



Вера Курская

История лошади
в истории
человечества



Издательство «Ломоносовъ»
Москва • 2016

УДК 636.1
ББК П611г
К93

Составитель серии Владислав Петров

Иллюстрации Ирины Тибиловой



Scan by Greego

ISBN 978-5-91678-305-6

© В. Курская, 2016

© ООО «Издательство «Ломоносовъ», 2016



Собака друг человека,
но лошадь делала историю.

Вадим Понарядов

Введение

Исидор Севильский (ок. 560—636), стоявший у истоков средневекового энциклопедизма, в своих знаменитых «Этимологиях» выводил слово «iumenta» (кобыла) от латинского «iuvat» (помогает). Происхождения слов, по Исидору, во многом ошибочны, но для нас важно, как в них отражались представления автора и его современников о мире. Видимо, по мнению великого энциклопедиста, суть кобылы и любой лошади вообще заключается в том, что она помогает человеку, и в этом он, безусловно, прав.

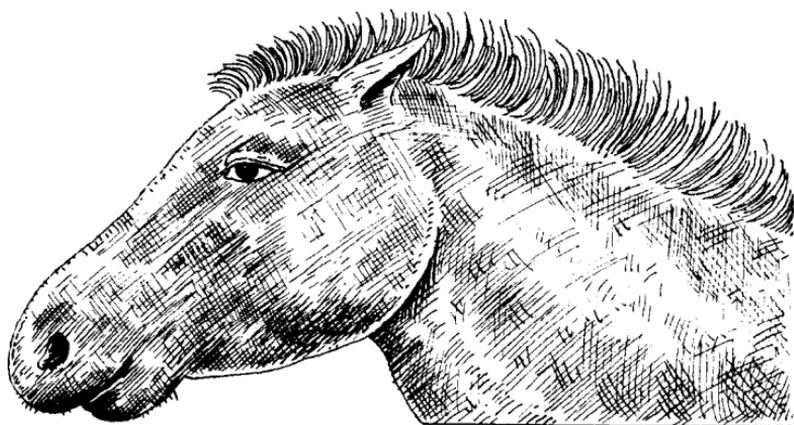
Лошадь помогала человеку на протяжении всей истории. На лошадях пахали, охотились, перевозили грузы, воевали, они служили людям пищей и спасали жизни. А еще они объединяли пространство — без лошадей невозможно было бы возникновение древних империй. За обладание ими вели войны, их ценили и берегли больше зеницы ока и в то

же время уничтожали — порой вместе с людьми... Чем была лошадь для человека — другом, боевым товарищем, кормилицей?.. И чем она стала для нас в современном мире — спортивным партнером, домашним любимцем?..

Эта книга не претендует на полноту изложения информации о том, как человек использовал лошадь на протяжении мировой истории, поэтому не исключено, что кому-то из читателей ее содержание покажется недостаточным. Наша задача — показать основные закономерности взаимодействия лошади и человека, показать, как развивалось конное дело — способы использования, разведения лошадей и ухода за ними. Сразу предупредим читателя, что о кавалерии здесь мало материала: по этой теме уже выпущено достаточно книг, как научных исследований, так и популярных для широкого круга любителей истории.

Благодарим тех, кто помогал в работе над этой книгой: берейтора, коневладельца и заводчика аппалуза-пони Юлию Красовскую, писателя, журналиста и знатока орловского рысака Елену Соколову, биохимика, специалиста по донской и буденовской породам и фотографа Татьяну Викторовну Зубкову, генетика, кандидата сельскохозяйственных наук, специалиста по владимирской тяжеловозной породе Сергея Игоревича Сорокина, специалиста по тяжелоупряжным породам, кандидата сельскохозяйственных наук Анну Вячеславовну Борисову, кандидата политических наук и знатока военной истории Ивана Владимировича Федякина, специалистов по арабской породе и заводчиков Татьяну Блохнину и Ксению Ловыгину, специалиста и заводчика арабских и тракененских лошадей Елену Верденберг, редактора журнала «Конный мир», журналиста и знатока ахалтекинской породы Елену Волкову, знатока ахалтекинской породы Анастасию Ефременкову, фотографа, журналиста и знатока белорусской упряжной породы Валерию Короткевич, специалиста по классической выездке и породам барокко Юлию Белокозову, знатока скачек и чистокровной верховой породы Алексея Рыбкина, тренера, журналиста и знатока истории спорта Ирину Виноградову, спортсмена-троеборца Екатерину Цейтлину.

Глава 1
Зубы и скипетры:
о проблеме одомашнивания



«Собака была дикая, и Лошадь была дикая, и Корова была дикая, и Овца была дикая, и Свинья была дикая» — так начинает Р. Киплинг свою знаменитую сказку «Кошка, которая гуляла сама по себе». Поэтому и наш разговор о лошади и ее отношениях с человеком мы начнем с самого начала — с того момента, когда дикая лошадь стала домашней.

Биологи определяют систематическое положение лошади следующим образом: класс млекопитающих, сверхотряд копытных (*Ungulata*), отряд непарнокопытных (*Perissodactyla*), семейство лошадиных (*Equidae*), род лошадь (*Equus*), вид лошадь домашняя (*Equus ferrus caballus*). Возникновение лошади как вида — отдельный и очень сложный вопрос, но мы не будем освещать его в нашей книге, поскольку эволюция живых организмов — дело природы, а наша задача сейчас — рассказать о деятельности человека и его взаимодействии с лошадью.

Семейство лошадиных насчитывает несколько десятков видов, но большинство из них вымерли еще в доисторическую эпоху. В наше время от этого семейства сохранилось лишь девять видов, и все они принадлежат к роду *Equus*, то есть явля-

ются более или менее близкими родственниками домашней лошади. Род *Equus* включает три подрода. К подроду лошадь (*Equus*) относится домашняя лошадь (*Equus caballus*) и лошадь Пржевальского (*Equus caballus przewalskii* Poljakoff). Подрод осел (*Equus asinus*) включает домашнего осла (*Equus asinus somalicus*), вымершего нубийского осла (*Equus asinus africanus*) и два вида, которых условно также называют полуослами, — кулана (*Equus hemionus*) и кианга (*Equus kiang*). Подрод зебр (*Equus hippotigris*) — это бурчеллова (горная) зебра (*Equus zebra*), зебра Грэви (пустынная) (*Equus grevyi*) и зебра Гранта (равнинная) (*Equus quagga*). Мы перечисляем всех ближайших родственников лошади, так как будем говорить об ослах, гибридах между лошадьёю и другими лошадиными и их использовании. Сейчас, однако, речь пойдет о собственно лошадях.

Долгое время родиной семейства лошадиных считалась Евразия, но в последние годы большинство ученых склонились к мнению, что лошади родом из Нового Света. Лошадиные появились в Северной Америке около 4 млн. лет назад. Когда эта версия прозвучала впервые, она вызвала большие сомнения и даже насмешки, но сейчас обнаруживается все больше и больше палеонтологических находок, которые ее подтверждают. Например, в 1993 году на юконском прииске Голд Ран Крик были найдены останки лошади, возраст которых, согласно радиоуглеродному анализу, составляет 26 000 лет. Эта лошадь была найдена в вечной мерзлоте. Судя по остаткам шкуры, корпус ее был рыжеватым или коричневатым, а единственная нога, на которой сохранилась шерсть, была черной. В гриве были как черные, так и светлые, белесые пряди. Такая окраска типична для лошади Пржевальского и многих современных местных пород лошадей. Местными, или аборигенными, породами принято называть те, в формировании которых наибольшую роль сыграли природные факторы, а не целенаправленная селекция. Найденную лошадь отнесли к виду юконская дикая лошадь и назвали по-латыни *Equus lambei*, в честь палеонтолога Лоуренса Ламбье. Судя по анализу ДНК, эта лошадь генетически близка к лошади Пржевальского.

Весной 2013 года в пустыне Невада к северу от Лас-Вегаса во время раскопок был обнаружен череп довольно крупной

ископаемой лошади. Палеонтологи определили, что она является представителем уже известного науке вида *Equus scotti*, широко распространенного в Северной Америке в период плейстоцена (2,5 млн. лет назад — 11,7 тыс. лет назад). Обнаруженному черепу около 12000 лет. Останки лошадиных находили в Неваде и раньше, но это были представители других видов. Эта находка очень важна, так как дает новые данные о распространении родственников лошади в Новом Свете. Ранее считалось, что на территории современных США и Мексики обитало три вида дальних лошадиных, однако сейчас очевидно, что на самом деле их было как минимум четыре.

Но это лишь две наиболее интересные из огромного множества находок. Палеонтологам известно около 50 разных видов ископаемых лошадиных, обнаруженных в Западном полушарии.

Каким образом предки современных лошадей, ослов и зебр попали в Евразию? Они прошли через перешеек, который когда-то был на месте современного Берингова пролива, и произошло это, скорее всего, в ледниковый период. При оледенении не только значительная часть Северного полушария Земли покрывалась ледником, но и понижался уровень воды в Мировом океане. Строго говоря, оледенений было несколько: так, 800 тыс. лет назад произошло Гюнцское оледенение, 500 тыс. лет назад — Миндельское, 250 тыс. лет назад — Рисское.

По этому перешейку, собственно, и попали в Новый Свет предки американских индейцев. Хотелось бы сказать, что Человек и Лошадь удивительным образом пересеклись в одном месте, двигаясь при этом навстречу друг другу, — но здесь нельзя торопиться с выводами, сколь романтично-привлекательными они бы ни казались. Если и можно сказать, что пути Человека и Лошади пересеклись, то произошло это лишь в пространстве, а не во времени. Люди пришли в Северную Америку примерно 14 тыс. лет назад, лошади же попали в Евразию гораздо раньше, около 750 тыс. лет назад. Палеонтологи высказывают мнение, что миграция лошадиных происходила в несколько волн: первыми перекочевали предки современных зебр, а затем следующая волна непарнокопытных вытеснила их из Евразии в Африку.

Пересеклись ли первые люди и лошадиные непосредственно в Северной Америке? Скорее да, чем нет. Самая ранняя доколумбова культура в Новом Свете датируется 11–11,5 тыс. лет назад. Но похоже, предки индейцев только охотились на лошадей и не пытались использовать их для езды, хотя пока об этом нельзя говорить с полной уверенностью.

В эпоху плейстоцена (2,5 млн. лет назад — 117 тыс. лет назад) Европа и Северная Америка были покрыты льдом. По их просторам ходили первобытные люди, шерстистые носороги и саблезубые тигры. Как мы уже сказали, периодически случались оледенения. О том, как именно они происходили и чем каждое оледенение отличалось от остальных, сложно что-либо сказать. Известно лишь, что 70–10 тыс. лет назад произошло Вюрмское оледенение, которое привело к катастрофическому вымиранию множества видов животных в Северной Америке. Ледник сформировал вокруг себя холодную и сухую тундростепь. Возможно, смена экосистем происходила слишком быстро и очень многие животные не успевали приспособиваться к новым условиям. В число вымерших за тот период видов попали и лошадиные, хотя, возможно, и не все их виды. Примерно 8 тыс. лет назад лошади в Новом Свете полностью исчезли.

Как читателю известно из курса истории, впоследствии лошадиные вернулись в Новый Свет — это были давно одомашненные лошади испанских конкистадоров. В популярной литературе можно иногда встретить версии, что возвращение лошадей состоялось раньше, в конце X — начале XI века, когда на землю Северной Америки впервые ступила нога европейца, скандинавского мореплавателя Лейфа Эрикссона. В Перу и Бразилии есть наскальные рисунки, которые некоторые интерпретируют как изображения лошадей. Впрочем, эта версия обоснована слабо, так как первобытное искусство точно интерпретировать бывает непросто. В Книге Мормона, священном писании христианской деноминации под названием Церковь Иисуса Христа Святых последних дней, рассказывающей о цивилизациях доколумбовой Америки, упоминаются и лошади. Однако археологи, палеонтологи и историки не признают эту книгу достоверным историческим источником. Некоторые из мормонских апологетов считают, что слово «лошадь»

в этой книге обозначает вовсе не домашнюю лошадь, а тапира — довольно крупное непарнокопытное животное грубого телосложения, отдаленно напоминающее свинью, со своеобразно изогнутым носом. Эта версия имеет право на существование как попытка примирить веру и науку, но вряд ли основатель церкви мормонов Джозеф Смит (согласно преданию, нашедший, а скорее всего, просто написавший это произведение) вдавался в такие тонкости, как зашифровка названия одного вида под названием другого, более привычного для современных ему американцев.

В период с 30 тыс. до 10 тыс. лет до н. э. лошади расселились по Старому Свету от Пиренеев до Скандинавии и степей Евразии. Итак, семейство лошадиных зародилось в Новом Свете, но выжить там его представителям не удалось. Миссия их одомашнивания выпала на долю жителей Евразии.

Попробуем представить себе, как выглядела дикая лошадь. Пожалуй, самая известная людям, далеким от коневодства, дикая (на самом деле одичавшая, но об этом чуть позже) лошадь — это американский мустанг. В кино под видом мустангов часто показывают табуны великолепных скакунов с тонкими ногами и развевающимися гривами — но и мустанг, и настоящая дикая лошадь, предок лошади домашней, были совсем другими. Как можно заключить из палеонтологических материалов, у дикой лошади были большая, грубых очертаний голова, оленья шея (прогнутая вниз) с низким выходом, толстая шкура с грубым волосом, толстое брюхо, низко приставленный хвост и очень низкая холка. Грива не развевалась на ветру, а была короткой и стояла торчком, как у современных зебр и лошади Пржевальского. Все эти признаки не случайны. Скорее всего, шея с низким выходом означает для животного близость к траве — проще дотянуться. Такая же шея есть и у многих современных аборигенных пород лошадей. Важна и форма холки, ведь к ней крепятся мышцы спины и шеи, и от них зависит способность животного нести нагрузки. Толстая грубая шкура хорошо защищает как от зимнего холода, так и от летней жары и укусов насекомых.

Чтобы составить себе представление о настоящей дикой лошади, можно посмотреть на современных одичавших ло-

шадей или на лошадь Пржевальского. Следует, правда, сделать важные оговорки. Во-первых, лошадь Пржевальского не является предком домашней лошади, пусть даже и напрашивается мысль о таком родстве. Это животное можно назвать не матерью, а тетушкой наших лошадей. Такая версия была озвучена в 1949 году палеонтологом В. Громовой, а впоследствии ее подтвердил генетический анализ: у лошади Пржевальского 33 пары хромосом, причем 32-я имеет форму буквы V, а у домашней лошади — 32 пары. Существует версия, что благодаря слиянию 32-й и 33-й пар хромосом и произошло видовое отделение предков домашней лошади от лошади Пржевальского. Во-вторых, сейчас в мире сохранилось несколько популяций одичавших лошадей — помимо американских мустангов это также австралийские брамби, португальские соррайя и некоторые другие. Разные домашние популяции, которые были в основе этих табунов, и разные климатические условия, в которых они живут, привели к тому, что между этими лошадьми есть определенные внешние отличия. Поэтому, глядя на них и пытаясь представить себе предка домашней лошади, придется конструировать в голове некий собирательный образ.

О времени, когда произошло одомашнивание лошади, до сих пор идут споры. Теории одомашнивания, бытовавшие в XX веке, предлагали в качестве вариантов неолит, энеолит, раннюю бронзу. Из-за различий в характере и темпах развития в разных регионах хронологические рамки этих периодов определяют по-разному. Так, на юге Европы, в Северном Причерноморье и Средней Азии это начало VII тысячелетия — IV тысячелетие до н. э., в лесной зоне Евразии это рубеж VI—V тысячелетий — рубеж III—II тысячелетий до н. э. Энеолит на Ближнем Востоке датируется V—II тысячелетиями до н. э., на юге Восточной Европы он продолжался с конца IV до начала I тысячелетия до н. э. На смену энеолиту приходит ранняя бронза.

В последние годы большинство исследователей сходятся на том, что одомашнивание лошади произошло сравнительно недавно, 5—6 тыс. лет назад. Многие ученые ориентируются на останки лошадей в человеческих захоронениях: коль скоро такие останки есть, значит, скорее всего, лошадь была культо-

вым животным — и, следовательно, домашним. Религиоведы подсказывают, что культовым животным, как правило, становится очень значимый для конкретного этноса биологический вид — тот, без которого немислимо выживание. Впрочем, Марша Левайн из Кембриджа, отвечая на вопрос о времени одомашнивания, считает, что оно произошло позже, чем думают большинство ее коллег. По ее мнению, предметом культа, в том числе и погребального, может быть и дикое животное. Это также согласуется с наблюдениями религиоведов: действительно, культовым может быть не только домашнее животное, такое, как корова, но и промысловое (тюлень, кит), на ловле которого держится весь быт охотников. Таким образом, наличие ритуальных предметов с изображением только лишь коня еще не указывает на факт его одомашнивания — на него указывало бы изображение использования лошади, например под всадником или с колесницей. С другой стороны, использование диких животных в похоронном обряде — явление очень странное и не типичное для большинства известных науке древних культур.

Следующий важный вопрос касается точного места одомашнивания лошади в Евразии. В попытке ответить на него современные ученые прибегают к анализу ДНК, причем как ископаемых лошадей, так и лошадей современных. В первую очередь эти исследования показывают наличие родственных связей между разными современными породами — или же отсутствие прямого родства там, где оно, казалось бы, должно быть. Например, в 1995 году немецкие и английские ученые пытались с помощью такого анализа выяснить происхождение мустангов. Оказалось, что часть ДНК этих лошадей схожа с ДНК португальских соррайя, в то время как с другими полудикими европейскими породами заметного генетического сходства не было. Повторное исследование показало: в современной популяции мустангов очень мало вариантов митохондриальной ДНК, которая передается по материнской линии практически без изменений. Это означает, что своим происхождением они обязаны очень небольшой группе лошадей, завезенных конкистадорами. Всего у исследованных особей было обнаружено 93 варианта митохондриальной ДНК, из них

77 возникли, как считается, еще до одомашнивания. Родство с лошадью Пржевальского обнаружено не было. Исследование также позволило выделить 17 разных генетических групп лошадей, объединенных общим происхождением. Например, одна из них оказалась общей для заводских пород Пиренейского полуострова и лошадей Северной Африки. В то же время знаменитую арабскую породу так и не удалось однозначно отнести к какой-либо из групп.

Такие результаты позволяют взглянуть с другой стороны на вопрос о происхождении отдельных пород лошадей и иногда даже пересмотреть его. Особенно это касается пород, чья история уходит в глубь веков и слабо задокументирована. Впрочем, о самом факте одомашнивания анализы ДНК дают лишь очень косвенные данные, и главное место в исследовании этой темы принадлежит археологии.

В качестве региона одомашнивания лошади археологи называют территорию современной Украины, Казахстан, Восточную Европу, Западную Европу, Ближний Восток. В наше время большинство сходятся во мнении, что оно произошло где-то в степях Евразии. Основная область археологических находок, в которых можно увидеть какие-то первые признаки одомашнивания лошади, — это пространство от Днестра до Алтая, где лошадь использовалась в похоронных обрядах. О различии в трактовке этого факта мы уже говорили. Таким образом, даже если мы обнаруживаем останки лошади в захоронениях, мы можем с уверенностью сказать лишь одно: для данной культуры в данный период лошадь была как-то связана с миром мертвых. Была она при этом домашней или дикой, с уверенностью, увы, сказать нельзя. Почему останки лошади оказывались в могиле? Она может быть как ездовым животным для путешествия в загробный мир, так и источником пищи или вообще тотемом, хранителем, сопровождающим человека в страну мертвых. Здесь мы сталкиваемся с основной проблемой археологии: многие находки очень трудно интерпретировать и мотивы поведения древних людей и их отношение к лошади остаются для нас загадкой.

Самый сложный момент в данном случае — определить, что найденные останки принадлежат именно домашней лошади, а не дикой. По каким же признакам и находкам археолог мо-

жет однозначно сделать подобный вывод? В биологии есть понятие доместикационных признаков, которые присущи только домашним животным. Обычно это увеличение размеров тела, изменение волосяного или перьевого покрова и окраски (особенно появление белых отметин). Об одомашнивании могут также говорить следы использования некоторых продуктов животного происхождения, которые нельзя постоянно добывать в результате охоты, — молока, шерсти. Впрочем, на такие признаки очень сложно ориентироваться, когда речь заходит о лошади. Назначение этого животного не столько служить источником пищи и материалов (мясо, молоко и кумыс, шкура, конский волос), сколько нести всадника и двигать телегу. Поэтому выводить лошадей с уменьшенной мышечной массой человеку невыгодно. С другой стороны, покровный волос лошади — это не овечья или козья шерсть, из которой делали ткани, а саму шкуру или длинный волос гривы и хвоста можно использовать и от дикого животного, поэтому не было объективной необходимости специально селекционировать лошадей по качеству их покровного волоса. Косвенно указывать на факт одомашнивания может наличие белых отметин или даже пежин (крупных белых пятен) на голове и ногах — в том случае, когда на останках в соответствующих местах сохраняется шкура. Белые пятна делают животное заметным на открытой местности, и природа безжалостно отбраковывает таких особей. Почему же это указание только косвенное? Практика показывает, что в результате случайных мутаций и дрейфа генов белые отметины могут иногда появляться и у диких животных, поэтому для однозначного вывода о том, что перед нами домашние животные, нужно относительно большое количество их останков.

Какие же специфические особенности археологических находок могут говорить о том, что мы натолкнулись на останки именно одомашненных лошадей, а не диких, пойманных человеком и, допустим, съеденных? Некоторые археологи считают таковыми количество костей лошадей и изменение их размеров. Например, известно, что практически все одомашненные виды обычно увеличиваются в размерах по сравнению со своими дикими предками: человеку выгоднее разводить крупных животных, у которых больше масса или которые

будут физически сильнее, чем дикие, если использовать их для езды, как лошадей. Но такова теория; на самом же деле количество костей и изменение их размеров, а также находки конских останков за пределами привычного ареала распространения вида мало о чем говорят. Изменение размеров животных может иметь разные причины, такие, как недокорм или, наоборот, попадание в очень благоприятные условия, которые способствуют росту. Со специфическими изменениями биологических параметров животных напрямую связан вопрос о целях одомашнивания того или иного вида. Левайн считает, что коневодство началось ради мяса, следовательно, ни по каким зримым изменениям в найденных скелетах мы так и не сможем датировать начало этого процесса.

Однозначным признаком одомашнивания лошади является обнаружение каких-то остатков снаряжения, прежде всего уздечки. Уздечка — это первая примета использования коня; обойтись без нее нельзя, так как с ее помощью управляют этим довольно крупным и сильным животным. Однако помимо уздечки конники используют еще и недоуздки — упрощенный вариант узды, без удила во рту. В наше время с его помощью лошадь выводят из конюшни, например, чтобы отвести ее на пастбище. Нельзя исключать, что недоуздки исторически старше уздечки, что это было первое приспособление для управления конем — при помощи не удила, а просто ремней, охватывающих голову животного.

Здесь мы сталкиваемся с другой серьезной проблемой археологии — сохранностью артефактов. И уздечки, и недоуздки делаются из мягких материалов, которые могут и не сохраниться. Если в случае с уздечкой от нее даже при самом худшем раскладе остаются металлические или костяные удила, то что останется от недоуздков? Особенно если представить себе, что самые первые их образцы были очень простыми и вряд ли имели металлические или костяные пряжки... Увы, тогда логично сделать вывод, что даже при обнаружении всех уцелевших находок, связанных с ранним периодом одомашнивания лошади, мы так и не найдем предметов, которые позволят установить какие-либо даты.

Как бы то ни было, археологи и историки работают с теми материалами, которые есть в наличии. Что же нам в этом пла-

не дает археология? Одна из самых ранних находок — это датированные 3500 годом до н. э. останки четырех лошадей из стоянок Кожай и Ботай в Северном Казахстане. У этих животных на коренных зубах обнаружены специфические следы, которые могут указывать на использование удила. Удила обычно лежат во рту лошади не на зубах, а на диастеме — длинном беззубом крае десен между резцами и коренными зубами. Зубы в этом месте у лошади не растут от природы. Следы же на зубах найденных лошадей находятся со стороны диастемы, то есть именно там, где их могли касаться удила. Примечательно, что к этому примерно периоду относится и изобретение цельного колеса.

При раскопках стоянки мустьерской эпохи Ла Кины во Франции (120–100 тыс. — 40 тыс. лет назад) были обнаружены останки лошадей со стертymi зубами — на этот раз передними. Похожие повреждения можно увидеть и у современных домашних лошадей, страдающих вредной привычкой, которую называют прикуской. Лошадь с прикуской испытывает навязчивое желание грызть что-нибудь — углы стойла или денника, забор, край кормушки. Это невротическая реакция, очень похожая на навязчивую привычку некоторых людей грызть ногти или кончик карандаша. Прикуска характерна для домашних животных, причем для тех, которые длительное время содержатся в конюшне, — у лошадей, постоянно находящихся на выпасе, подобное не наблюдается. Таким образом, можно предположить, что мустьерские лошади со стертymi зубами уже были одомашнены, и даже если на них не ездили, то их держали в конюшне и разводили как источник пищи.

Около 2500 года до н. э. появляются конные повозки в культурах Синташта — Петровки в степях на границе Восточной Европы и Центральной Азии, а также двухколесные квадриги и четырехколесные колесницы, запряженные лошадьми и ослами, на Ближнем Востоке.

В 1670 году до н. э. лошади и колесницы появляются на территории Египта; возможно, они попали туда вместе с кочевниками-гиксосами. Как мы уже говорили, достоверным признаком одомашнивания лошадей могут служить изображения их использования человеком, например коня под всадником или коней, запряженных в колесницы. Так, одно из пер-

вых деревянных изображений всадника в Египте относится к 1600 году до н. э.

Примерно в 1400 году до н. э. был написан первый в мире (по крайней мере, из известных современным ученым) трактат на конную тему. Автором его был хетт Киккули; посвящен трактат тренингу лошадей для колесниц. Этот факт говорит о том, что к этому времени в империи хеттов лошади были одомашнены, причем достаточно давно, поскольку автор смог систематизировать и последовательно изложить накопленный опыт работы с ними.

1200 годом до н. э. датируется изображение ближневосточной богини Астарты верхом на лошади. Следовательно, к этому моменту верховая езда на Ближнем Востоке уже существовала.

I тысячелетием до н. э. датируются останки лошадей в скифских могильниках на Алтае и Украине. У них обнаружены изменения в последнем грудном позвонке. Не исключено, что это вызвано какой-то специфической нагрузкой на спину. Может, седло или седло-попона? Или просто верховая езда без седла? Можно ли считать такие изменения указанием на факт одомашнивания? Увы, пока этот вопрос тоже остается открытым.

С одомашниванием лошади в археологии связана тема скипетров. Скипетрами в данном случае называют некие предметы, которые, по мнению ученых, являются либо палочками церемониального назначения (то есть собственно скипетрами в привычном для нас понимании, как у монархов), либо их навершиями. Многие из таких наверший сделаны в форме головок животных, в том числе и конских. Один из вариантов скипетров — так называемый жезл повелевания (*фр.* bâton de commandement). Его делали из оленьего рога или кости в форме палочки с дыркой на конце, иногда с двумя. Подобные находки встречаются в ориньякской (начало позднего палеолита, пещера Ориньяк департамента Верхняя Гаронна, Франция) и мадленской (поздний палеолит, территория современных Франции, Испании, Швейцарии, Бельгии, Германии) культурах, существовавших 23–12 тыс. лет назад. Впрочем, название этого предмета условное, и истинное его назначение пока не ясно. Вряд ли можно с уверенностью сказать, что это вообще

церемониальный предмет. Не исключено, что это была утилитарная вещь, которая использовалась, например, как приспособление для метания копья, хотя наличие на ней резьбы может указывать и на ритуальные функции. У лопарей похожие предметы используются в качестве медиатора для барабана, у эскимосов — как составной элемент ожерелий. В 70-е годы XIX века возникла версия, что «жезл повелевания» служил частью уздечки для оленя. Такое назначение может объяснять его странный вид, ведь остальные части узды могли быть веревочными или из сыромятных ремней; неудивительно, что они не сохранились и артефакт дошел до нас, так сказать, в сильно усеченном виде. В пользу этой версии говорит тот факт, что похожие уздечки использовались раньше на Сардинии для ослов, а в Западной Сибири — для оленей.

В конце XIX века французский археолог Эдуар Пьетт исследовал пещеры на юго-западе Франции и открыл азильскую культуру (конец верхнего палеолита, 13–11 тыс. лет назад), названную по пещере Ма-д'Азиль в предгорьях Пиренеев, где и были сделаны основные находки. Пещера Сен-Мишель д'Арюди, в которой также были найдены следы азильской культуры, дала еще одну очень важную находку — головку лошади, сделанную из кости. По мнению некоторых ученых, проведенные на ней продольные линии — это условное изображение уздечки. На основании этого Пьетт сделал вывод, что в палеолите уже существовало оседлое общество скотоводов, которые разводили в том числе и лошадей — уже одомашненных. В наше время идеи Пьетта пытается развивать англичанин Пол Бан.

Начиная с 20-х годов XX века на территории Румынии, Поволжья, Северного Кавказа, Центральных Балкан массовыми археологическими находками стали специфические навершия скипетров. Это небольшие по размеру каменные головки животных, многие из них имеют стилизованную форму. Когда мы показывали их рисунки знакомым конникам, в большинстве из таких находок современные любители лошадей отказались признавать лошадиную голову. По их мнению, они похожи скорее на головы медведей, хорьков и куниц. Однако в некоторых артефактах все же можно увидеть типичные черты коня.

Возникновение этого типа артефактов археолог Дергачев связывает с хвалынской культурой Среднего Поволжья (энеолит, V—IV тысячелетия до н. э.). Позднее, по его мнению, происходило постепенное распространение народа, для культуры которого были характерны такие скипетры-навершия, на юго-запад. Эта схема совпадает с волнами расселения индоевропейцев по теории Марии Гимбутас. По мнению Дергачева, лошадь была одомашнена на юго-востоке Европы в раннем неолите одновременно с козами и овцами. Скорее всего, центр ареала одомашнивания коня — лесостепь Среднего Поволжья и юго-запад Приуралья. Максимальное развитие коневодства в этом регионе приходится на ранний и средний энеолит, тогда же начинается распространение лошади за пределы этого ареала. Так, в Карпато-Подунавье наблюдается резкое возрастание численности лошадей в находках в конце раннего энеолита — начале среднего энеолита, и примечательно, что по времени этот процесс отчасти совпадает с распространением наверший скипетров.

Итак, версий о месте и времени одомашнивания лошади человеком немало, и сторонники каждой из них приводят свои аргументы, часто вполне веские и убедительные. Пока что их очень сложно гармонизировать, чтобы создать единую версию, которая подтверждалась бы всеми имеющимися фактами или хотя бы большинством из них. Очевидно, что одомашнивание лошади человеком произошло где-то на стыке Европы и Азии, но в вопросе о более точном месте единства до сих пор нет. Есть мнение, что лошади вообще были одомашнены примерно в одинаковое время, около 6 тыс. лет назад, но, в отличие от других домашних животных, в разных местах планеты — отсюда и такое обилие фактов, на первый взгляд противоречивых.

Перед нами следующий вопрос: кто одомашнил лошадь? Большинство современных ученых связывают ее одомашнивание с предками современных индоевропейских народов. Действительно, практически все находки древнейших останков лошадей, которые можно как-либо связать с этим процессом, были сделаны на территориях, в той или иной степени претендующих на то, чтобы считаться прародиной индоевропейцев.

Если обращаться к лингвистическому наследию и на основе имеющегося материала древних и современных индоевропейских языков пытаться реконструировать праиндоевропейский язык, то можно обнаружить, что слова со значением «лошадь», «колесо», «ось», «дышло» и «ехать, везти» уже присутствовали в этом языке. Их подлинное звучание невозможно воссоздать, но на основе определенных закономерностей лингвисты могут восстановить (с определенной долей вероятности) основы этих слов. Ниже мы приводим несколько примеров развития этих слов в разных индоевропейских языках. Реконструированные основы, какими они могли быть в праиндоевропейском языке, обозначены звездочками.

| Праиндоевропейская основа | Значение | Примеры из языков |
|-------------------------------------|--------------|--|
| *ek ^w o-s ¹ | лошадь | <i>др.-англ.</i> hros, <i>англ.</i> horse, <i>лат.</i> equus, <i>греч.</i> hippos, <i>др.-инд.</i> aśva |
| *k ^w ek ^w los | колесо | <i>др.-исл.</i> hvēl, <i>др.-англ.</i> hweohl, <i>др.-греч.</i> kuklos, <i>англ.</i> wheel, <i>тохарск.</i> A ² kukal (повозка) |
| *rot-eh — | колесо | <i>лат.</i> rota, <i>др.-ирл.</i> roth, <i>др.-в.-нем.</i> rad, <i>лит.</i> ratas, <i>авест.</i> ratha, <i>др.-инд.</i> rātha, <i>алб.</i> rreth (кольцо, обруч) |
| *aks — | ось | <i>лат.</i> axis, <i>ст.-слав.</i> ось, <i>лит.</i> ašis, <i>др.-инд.</i> ākṣa, <i>нрц.</i> assis |
| *wegheti — | ехать, везти | <i>ст.-слав.</i> ехати, везти, <i>авест.</i> vazaiti (везет, ведет), <i>др.-инд.</i> vāhati (везет, несет), <i>др.-исл.</i> veга (нести, перемешать) |
| *ei-/*oi-, or | дышло | <i>др.-инд.</i> is (ось, жердь), <i>словен.</i> oje (ось, жердь), <i>хеттск.</i> hišša (дышло), <i>др.-греч.</i> oisioi (рычаг) |

¹Знак k^w обозначает огубленный звук [k], после которого быстро произносится короткий [u].

²Тохарский А — условное современное название одного из двух языков исчезнувшей тохарской группы, носители которых в III–VIII веках н. э. жили на территории современного Западного Китая.

Были ли праиндоевропейцы такими, какими мы их себе представляем, был этот этнос политически и культурно единым, или же это была просто совокупность племен, говоривших на родственных наречиях, как континентальные кельты в начале нашей эры, сказать с уверенностью нельзя. Но лингвистические данные показывают, что лошадь играла заметную роль в их жизни. Во всех древних индоевропейских языках без исключения есть название для коня. Личные имена в древних Индии, Иране, Галлии и Греции часто включали элемент со значением «лошадь».

Когда можно говорить о прекращении существования индоевропейцев как в той или иной мере единого этноса? Это время, когда праиндоевропейский язык начинает разделяться на другие, более поздние языки. Позже него одомашнивание лошади, скорее всего, произойти не могло. Древнейшим из засвидетельствованных индоевропейских языков является хеттский, принадлежащий к ныне не существующей азиатской группе. Хетты, его носители, жили на территории современной Малой Азии. Древнейшие свидетельства о хеттском языке относятся к 1900 году до н. э. Впрочем, здесь мы снова сталкиваемся с областью неясного: нельзя гарантировать, что азиатские языки действительно стали первыми отделившимися от общего праиндоевропейского древа. Возможно, существовали и какие-то другие языки или даже целые группы, отделившиеся ранее, но не оставившие о себе свидетельств.

Дэвиду Энтони из Хартвикского колледжа (Нью-Йорк) принадлежит так называемая степная теория, согласно которой индоевропейцы были скотоводами-кочевниками, жившими на стыке Европы и Азии. Одомашнивание лошади и изобретение колеса помогли им совершить техническую революцию и в дальнейшем расселиться на огромной территории, создать крупные и сильные государства, которые внесли большой вклад в мировую культуру и в значительной степени определили ход мировой истории.

Следующий важный вопрос: что было раньше — езда верхом или в экипаже? Ученые склоняются к мнению, что использование лошади в упряжи началось раньше, чем верховая езда.

Из приведенных в таблице примеров основ слов, реконструированных для праиндоевропейского языка, можно увидеть следующую закономерность: все эти слова относятся именно к экипажной езде. Среди них отсутствует, например, слово «седло», которое безошибочно указывало бы на практику верховой езды, — в то время как слово «колесо» в праиндоевропейском, судя по имеющимся материалам, существовало даже в двух вариантах-синонимах. Лингвистам не удастся реконструировать единую праиндоевропейскую основу слова для обозначения седла. Скорее всего, такого слова не было. По мнению Вадима Понарядова, в славянских, германских и романских языках слово «седло», производное от слова «сидеть» (*лат.* sella, *слав.* *sedъlo), распространялось уже в первые века н. э.

Если же ориентироваться на некоторые материалы, происходящие с Ближнего Востока, а именно на трактат Киккули (1400 год до н. э.), многочисленные находки колесниц того периода, на изображение богини Астарты верхом на лошади (1200 год до н. э.), логично сделать вывод, что езда в колесницах появилась раньше, чем верховая езда. К этому склоняются многие ученые, хотя сотрудники Института исследования древних лошадей (IAES, Хартвикский колледж) придерживаются противоположного мнения, считая, что верховая езда появилась прежде экипажной.

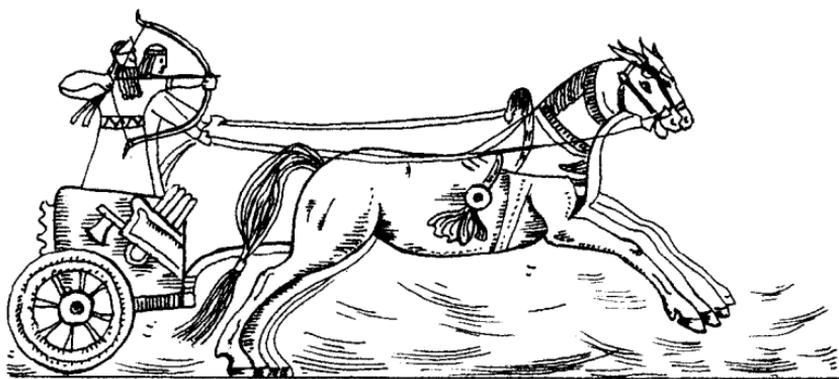
Если ориентироваться на версию большинства ученых, можно сказать, что одомашнивание лошади связано с изобретением колеса: одно без другого было бы невозможно. Массовые археологические находки колес встречаются после 3400 года до н. э. Одна находка, которую сложно идентифицировать как повозку, но все же такой вариант не исключается, найдена в Германии и датируется 3600 годом до н. э. Впрочем, самые древние из свидетельств можно назвать письменными — это картинки либо письменные знаки, которые можно трактовать как колеса или повозки. Древнейшие из письменных свидетельств обнаружены в Месопотамии: знак «повозка» встречается трижды в 3900 текстах, найденных в слое позднего Урука (3400—3100 годы до н. э.), а знак «волокуша» — 38 раз. Это очень интересный факт: нельзя исключать, что повозки в тот период были еще очень мало распространены, хотя

уже и существовали. Быть может, на Ближнем Востоке волокуша возникла раньше повозки. Казалось бы, это опровергает версию о связи одомашнивания коня с изобретением колеса — однако мы не можем сказать, какое именно животное тащило эти волокуши. Это не обязательно была лошадь — не исключено, что осел или бык.

Итак, на многие важные вопросы об одомашнивании лошади человеком пока еще нельзя дать однозначные ответы. И невозможно сказать, что когда-либо такие ответы вообще будут найдены.

Мы закроем тему одомашнивания и двинемся дальше по оси времени вслед за древними колесницами и всадниками.

Глава 2 Лошади Ближнего Востока



Мы отправимся в государство, созданное носителями древнейшего из зафиксированных индоевропейских языков, — в Хеттское царство, существовавшее в 1800–1180 годах до н. э. на территории Малой Азии и частично современной Сирии.

Хеттское царство

Именно у хеттов появилось первое в мире из дошедших до нас сочинение по подготовке лошадей — уже упоминавшийся трактат Киккули. Текст написан на хеттском языке на глиняных табличках хеттским письмом. Трактат Киккули — сочинение в высочайшей степени ценное: он отражает опыт первых ближневосточных конников по использованию лошадей в упряжной езде; также это памятник хеттского языка и, следовательно, источник специальной конной терминологии.

Таблички с трактатом Киккули были найдены учеными в ходе раскопок 1906–1907 годов в Анатолии (территория со-

временной Турции), которые проводились под руководством ассириолога Хьюго Уинклера. Позже, уже в 1930-е годы, во время раскопок под руководством Курта Биттеля были обнаружены и другие хеттские таблички, имевшие отношение к тренингу лошадей. В немецкой научной литературе все эти находки принято называть старыми и новыми конными сочинениями хеттов. Трактат получил название в честь своего автора — Киккули. Этот человек был, как сказали бы современные конники, берейтором (то есть он готовил лошадей, а не всадников или возниц) родом из Миттани — государства, расположенного в Северной Месопотамии и населенного семитами, говорившими по-аккадски, и хурритами. Хурритский язык предположительно является родственником языка царства Урарту. Свое имя автор называет в первой строчке первой таблички своего сочинения. Объем трактата около 1000 строк на глиняных табличках.

В чем особенности тренинга лошадей по Киккули? Он начинался осенью и продолжался 184 дня по детально разработанному графику. Были проработаны не только режим тренировок, но и рацион лошадей, режим поения и уход за животными: предусматривались конюшенное содержание, массаж и использование попон. По окончании подготовки коней отправляли на пастбище. Сам тренинг мог проходить в разное время суток, как ранним утром, так в полдень или даже в полночь, — но очередность занятий тоже была определена заранее.

Примечательно, что трактат Киккули оказался включен в царский архив в Хаттусе, столице Хеттского царства, — настолько велика, по мнению современников, была его важность. Это легко понять, если вспомнить, что колесничные лошади использовались тогда прежде всего для армейских нужд. Следовательно, трактат Киккули был очень важен для обороны страны.

Новые конные сочинения хеттов не были составной частью трактата Киккули, как считали после их обнаружения. В 1961 году это смогла доказать ученый-хеттолог Аннелиз Камменхубер, которая издала транскрибированные и переведенные тексты этих табличек. Они представляют собой самостоятельное сочинение. Другой хеттолог, Эрих Ной, до-

казал, что найденные в начале XX века таблички с трактатом Киккули были не оригиналом, а копией, сделанной в XIII веке до н. э. Сам же текст трактата датируется среднехеттским периодом, а точнее, XV веком до н. э. В результате копирования шрифт трактата был адаптирован для читателей более поздних столетий. Оригинал трактата обнаружить археологам так и не удалось.

Как мы уже сказали, трактат Киккули не был единственным конным сочинением хеттов, поэтому уместно говорить, что бытовала традиция передачи знаний о подготовке лошадей. Известны инструкции по тренингу, датируемые концом XV века и XIV веком до н. э. Таким образом, можно утверждать, что преемственность методики подготовки лошадей существовала уже в те далекие времена: в XV—XIII века до н. э. хетты не только накопили в этом деле богатый опыт, но и письменно его зафиксировали. Впрочем, это вовсе не означает, что традиция подобных сочинений у хеттов начинается только в XV веке до н. э., — они вполне могли существовать и ранее, но не дойти до наших дней. Первые упоминания колесниц у них встречаются еще в текстах XVIII века до н. э. Сам же факт того, что в их империи был письменно систематизирован и зафиксирован опыт по тренингу колесничных лошадей, который впоследствии копировался, указывает на осознание современниками Киккули важности сохранения такой информации.

Язык сочинения Киккули наводит ученых на мысль, что хеттские берейторы той эпохи сотрудничали со своими хурритскими коллегами — либо здесь сыграло роль происхождение самого автора трактата... Специалисты отмечают, что некоторые таблички, видимо, были переписаны писцами, которые плохо знали хеттский. Примечательно, что миттанохурритские и хеттские берейторы пользовались терминологией, заимствованной из разных языков — аккадского, шумерского, хеттского, лувийского, хурритского...

Какие же интересные термины мы можем найти в трактате Киккули? Среди них есть слова бесспорно индоарийского происхождения, в числе которых название плаца или манежа для тренинга лошадей. Индоарийские корни имеют и названия мастей — *babṛunni* (гнедая? бурая?), *baritannu* (желтая — то

есть буланая или соловая), *paritannu* (серая), *pinkarannu* (рыжая). Название профессии самого Киккули (*aššuššanni*, *aswasanni* — от индоарийского *ašva* — «конь»), по мнению разных ученых, может иметь лувийское происхождение. В среднеассирийских источниках похожее слово *susāni* встречается в том же значении. Саму же лошадь хетты называли *anshukur-ga*, «животное с востока».

С какой целью использовалась описанная Киккули методика подготовки? В целом она была направлена на увеличение выносливости лошадей. Некоторые приемы предполагали использование голода и жажды. Если учесть езду по ночам, можно сделать вывод, что основной целью было не повышение резвости спортивных животных, а увеличение выносливости лошадей, использовавшихся в бою. Однако благодаря некоторым историкам — интерпретаторам трактата до сих пор бытует версия о сугубо спортивных задачах такого тренинга.

По Киккули, программа подготовки колесничных лошадей занимает не менее семи месяцев и начинается осенью. Лошади могли проходить до 150 километров в день. Австралийская спортсменка Энн Найленд, занимающаяся дистанционными пробегами, в качестве эксперимента решила даже испытать методику Киккули на своих лошадях. Конечно, у всадницы не было в распоряжении колесниц, чтобы достоверно проверить методику, поэтому лошадей в ее эксперименте привязывали к автомобилю. Примечательно, что методика оказалась действенной.

Хотя надо признать, что в трактате Киккули до сих пор остаются места, трудные для толкования. Во-первых, автор не сообщает прямо о целях тренинга. С другой стороны, нельзя исключать, что такая информация все же содержалась в табличках, которые до нас не дошли. Впрочем, она могла быть и не нужна целевой аудитории текста как самоочевидная.

Во-вторых, автор не различает аллюры, на которых происходит тренировка (шаг, рысь или галоп), а только примерно указывает на скорость движения лошади. Конечно, это затрудняет понимание текста и его применение.

Несмотря на наличие детализированного трактата, мы не располагаем данными о коневодстве хеттов — мы не знаем, где они разводили или закупали лошадей, по каким критериям от-

бирали их для езды в колесницах. Если тренинг Киккули был направлен на акклиматизацию животных, это говорит о том, что их могли завозить откуда-то из-за пределов Анатолии.

Мы не знаем, как выглядели плац или беговая дорожка для тренировок. В тексте она называется *yasanna*, это слово индо-иранского происхождения. Есть и упоминание о том, что это пространство имеет деревянное ограждение, но нет сведений о ее протяженности и наличии или отсутствии поворотов. В тексте также нет сведений о тактике колесниц во время боя и подготовке лошадей и возниц непосредственно к сражению.

Если же говорить в целом о роли лошади в Хеттском царстве, то, по мнению В.Б. Ковалевской, вряд ли хетты одомашнили лошадь, но именно они первыми поняли значение колесничного войска. Также у хеттов появляется первое изображение верховой лошади.

Некоторое представление о роли лошади в Хеттском царстве могут дать нормативно-правовые акты, например Хеттский свод законов: согласно ему, лошадь для упряжки стоила 20 или 30 сиклей, простая лошадь — 14 сиклей, в то время как корова — всего 7 сиклей. Дороже всего была пара лошадей, подготовленных для упряжки, — она оценивалась в акр земли. В хеттском законодательстве многое посвящено лошадям, в том числе говорится о разных видах конокрадства. В случае кражи двухгодовалого племенного жеребца вор должен был отдать 15 лошадей — 5 двухгодовалых жеребцов, 5 годовалых жеребцов и 5 жеребят-сосунков; если он этого не делал, то у него конфисковывали все его имущество. Лошади в законодательстве делились на категории — на жеребят, годовичков и двухлеток, кобыл и жеребцов, племенных животных и упряжных.

Египет

Считается, что лошади появились в Египте после нашествия гиксосов в середине II тысячелетия до н. э. Гиксосами принято называть группу азиатских племен, вторгшихся в страну фараонов из Передней Азии через Суэцкий перешеек. Об их

происхождении известно крайне мало. Представители гиксосов носили и хурритские, и семитские имена, поэтому можно говорить о смешанном происхождении этноса. Завоевав Нижний Египет, они основали там свою столицу Аварис. Их правление приходится на 1650–1540 годы до н. э. Победить гиксосов и изгнать их из Египта в Палестину смог фараон Яхмос I (1550–1525 годы до н. э.). Далее следы гиксосов теряются.

Известно, что у многих египетских богов были звериные головы, но бога с конской головой среди них не было. У бога пустыни Сета, брата Осириса, голова ослиная. Можно предположить, что лошади появились в Египте слишком поздно для обожествления. Изображения лошадей появляются только после гиксосов, во времена XVIII династии. Впрочем, останки лошадей находят и в более ранних слоях. Так, захоронение лошади было обнаружено на территории Форта Бухен в современном Судане, большой крепости эпохи XII–XVIII династий. По находкам создается впечатление, что лошади в Египте были и до нашествия кочевников, однако их либо не использовали, либо по каким-то причинам использовали очень мало. Принято считать, что основная черта египетской цивилизации — крайняя консервативность, не дававшая активно внедрять разные новшества, в том числе и езду на лошадях. Впрочем, это не помешало египтянам со временем создать колесничное войско, ведь в те времена колесницы были самым мощным родом войск на Ближнем Востоке.

Существует египетский иероглиф, изображающий лошадь. Он использовался при написании таких слов, как *ssmt* (лошадь), *ibr* (жеребец), *tr* (упряжка). Этот иероглиф и первые два слова тоже появились в Египте только после эпохи господства гиксосов. Третье же слово в древнеегипетском языке изначально обозначало быка и лишь со временем поменяло свое значение.

Лошадей в стране фараонов всегда было относительно мало, и обладание ими указывало на привилегированное положение египтянина. Коней здесь никогда не использовали для сельскохозяйственных работ, а только для войны, охоты и церемоний. Лошадям давали имена, и некоторые дошли до нас. Эта деталь указывает на особое отношение египтян к этим животным: имя считалось не просто обозначением, а важным эле-

ментом личности египтянина наряду с разновидностями души Ка и Ба и духом Ах.

У фараона Тутмоса III (1490–1436 годы до н. э.) была тысяча колесниц. В битве под ханаанским городом Мегиддо в 1457 году до н. э. египтяне захватили много лошадей и колесниц противника — коалиции Северной Сирии и Палестины в союзе с Митанни. Египтянам досталась 2041 лошадь, 191 жеребенок, 6 племенных жеребцов, 2 украшенные золотом боевые колесницы и 922 обычные колесницы.

К северо-востоку от современного Каира были обнаружены остатки конюшенного комплекса на 460 лошадей, построенного Рамсесом II (1290–1224 годы до н. э.). Он занимал 1700 квадратных метров и включал шесть рядов строений, в том числе каменные бассейны и коновязи, канавки для сбора мочи, которую, как и навоз, использовали в качестве удобрения. Этот комплекс считается самым большим конным археологическим памятником на Ближнем Востоке.

В битве при Кадеше (1312 или 1296 год до н. э.) фараон Рамсес II оказался в окружении, но смог вырваться из него на колеснице, дожидаясь подкрепления и победить. В память об этом событии был создан рельеф храма в Луксоре: кони фараона топчут врагов. В ту пору силы Египта и Хеттского царства были примерно равны. В египетских источниках битва при Кадеше описывается как завершившаяся победой египтян, но историки последующих эпох видят в этом событии победу хеттов. Как бы то ни было, основной ударной силой в сражении стали колесницы. Хеттская колесница была мощной, но менее маневренной, чем египетская; в ней помещались 3 воина — копейщик, щитоносец и возница. Запрягалась такая колесница двумя лошадьми, и еще одна пристяжная была в резерве. Что касается египетских колесниц, то известно, что в XV веке до н. э. их делали из древесины березы, вяза, ясеня или сосны. Но береза не растет южнее Арарата; следовательно, колесницы могли делать из импортных материалов. Колесницы XVII–XV веков до н. э. представляли собой легкий деревянный кузов, покрытый кожей, на колесах с четырьмя спицами, с деревянным дышлом и изогнутым ярмом. Наверное, они были очень легкими, поскольку сохранились изображения, на которых колесницу несет на себе всего один человек.

В числе хозяйственных построек вокруг поминального храма Рамсеса III (1185–1153 годы до н. э.), возможно, были и конюшни, расположенные позади главного входа. Фасад одной такой постройки украшен изображением самого фараона и лошадей. Внутри имелись перегородки: не исключено, что это денники и в них стояли 12 лошадей для царского выезда.

Если судить об экстерьере египетских коней по сохранившимся изображениям, можно сказать, что они были крупные, стройные, сухие, с высоким выходом шеи, породными головами, развитыми холками, часто узкотелые, с тонкими ногами без щеток. Масти обычно рыжие и бурые, иногда золотистые, изредка пегие (с крупными белыми пятнами). Но до какой степени это правда? Реалистичность искусства Древнего Египта сильно зависит от периода: так, эпохи реализма чередовались с эпохами условности и подгонки изображений под идеал, каким его представляли художники. Однако можно быть уверенным в том, что лошади были хорошими: так, ассирийцы после завоевания Египта постарались забрать себе побольше египетских лошадей. Впрочем, такими египетские лошади были не всегда: в эпоху Хатшепсут и Тутмоса III (XV век до н. э.) их изображали большеголовыми, с провислой спиной и слабыми ногами. Однако постепенно лошади становятся более совершенными. Привычными для нас их изображения становятся при Аменхотепе II (1428–1397 годы до н. э.). По сохранившейся мумии колесничного коня XVI века до н. э. можно сказать, что они были не выше 130 сантиметров в холке.

Фараоны очень ценили своих лошадей и иногда хоронили их внутри или возле своих усыпальниц. В Эль-Курру (ныне территория Судана), на кладбище нубийских царских семей, было найдено захоронение лошадей XXV династии; судя по останкам, они были захоронены в стоячем положении. Перед гробницей Сенмута, зодчего, творившего во времена женщины-фараона Хатшепсут (XV век до н. э.), было найдено погребение его лошади.

Верховая езда в Египте практиковалась, судя по изображениям, с XIV века до н. э., но считалась не столь престижной, как езда в колеснице. Седел у египтян не было, как и привычных нам подков. На изображениях времен Рамсеса II и Рам-

сеса III можно увидеть только защитные приспособления из луба или соломы на ногах у лошадей.

Месопотамия

В глубокой древности Междуречье не знало лошади, а для хозяйственных нужд использовались ослы, быки и, возможно, куланы. Существует так называемый «штандарт города Ур» — это табличка из камня, на которой можно различить колесницу, запряженную какими-то животными. К сожалению, у таблички отбита верхняя часть, где были изображены головы. У животных волосяные хвосты до земли, но в целом они больше похожи на львов, чем на лошадей или мулов. На рельефах Сузианы, датируемых III тысячелетием до н. э., можно увидеть четырехколесную колесницу и изображенные очень условно четыре лошади с орлами на спинах, похожие на животных со «штандарта».

Первые упоминания лошади в письменных памятниках Месопотамии появляются в III тысячелетии до н. э. Примечательно, что у шумеро-аккадцев лошадь называлась «осел гор» и «осел Востока». Возможно, это указывает на ее появление в этом регионе с плоскогорий Северного Ирана. Вплоть до II тысячелетия до н. э. бытовало представление, что верховая езда опасна, а ездить надо на колеснице, желательнее запряженной не лошастью, а мулом — гибридом осла и кобылы. В Шумере использовались запряженные ослами тяжелые повозки в виде платформ, с которых стреляли лучники. Однако достаточно маневренной для битвы может быть лишь конная колесница.

В знаменитом эпосе о Гильгамеше (XVIII—XVII века до н. э.) есть упоминание колесницы, коня и мула. Впрочем, сохранились и свидетельства применения колесниц на рубеже III и II тысячелетия до н. э. — это гимн Шульги, второго царя III династии Ура:

Гордый осел, который спешит по караванной дороге,
Быстрая лошадь с развевающимся хвостом,
Ослиный жеребец Шакана, который умеет хорошо бегать,
Это я!

Шульга проехал из Ниппура в Ур во время бури, проходя 120–140 километров за день, — этому событию и посвящен гимн.

Интересно, что в законах Хаммурапи (1750-е годы до н. э.) лошади не упоминаются совсем, но уже в источниках, созданных во времена правления его наследников, такие упоминания есть. Верховая езда появилась в Вавилоне примерно с XII века до н. э.

Первая конница появилась у ассирийцев, но точное время этого события не известно. Однако всадниками ассирийцы поначалу были слабыми, и основную роль в войне продолжало играть колесничное войско.

Ассирийские лошади на сохранившихся изображениях крупные, стройные, сухие, неглубокие в корпусе, у них шеи с высоким выходом, породные головы, развитые холки, сухие ноги без щеток (длинный волос на задней стороне путового сустава). Гривы и хвосты заплетены и схвачены нагривничками. На первых ассирийских изображениях амуниция верховых лошадей похожа на амуницию колесничных. За конным воином обычно следовал невооруженный всадник — очевидно, присматривавший за лошадей, пока воин стрелял из лука.

Синаххериб, царь Ассирии (705–680 годы до н. э.), разгромил вавилонян в 701 году до н. э. и затем повернул на юго-запад и опустошил Иудею. На знаменитой шестигранной призме Синаххериба есть такая надпись: «...взял 200 150 человек, от мала до велика, мужчин и женщин, лошадей, мулов, ослов, верблюдов, крупный и мелкий скот без числа из них я вывел и причислил к полону»*.

Палестина

Согласно Ветхому Завету, земля между Иорданом и Средиземным морем течет молоком и медом (Чис. 34:1–12), и в ней есть все, что только пожелаешь. Лошадей там, однако, не хватало.

*Цитируется по: Снигирев Р., протоиерей. Библейская археология: Учебное пособие для духовных школ. — М., 2007. — С. 284–285.

Это неудивительно, поскольку травы здесь мало. Древние евреи с опаской относились к этим животным. До времен царя Давида (XI—X века до н. э.) захваченные у врагов колесницы было принято ломать, а лошадям перерезать жилы.

В 1938 году в Мегиддо был открыт огромный комплекс, датированный началом IX века до н. э. и атрибутированный как царские конюшни, упомянутые в Третьей книге Царств (9:19) среди построек Соломона как «города для колесниц и города для конницы». Соломон особенное внимание уделял лошадям, которых привозили из Египта и Кувы (юго-восток Малой Азии). Американский семитолог Уильям Фоксуэлл Олбрайт отмечал: «В те дни о лошадях заботились более чем о людях»*. Конюшни в Мегиддо, состоявшие из параллельных отсеков, были рассчитаны на 450 лошадей. Проходы между ними были шириной около 3 метров, с двумя рядами каменных столбов, которые поддерживали крышу; к ним же, как предполагается, привязывали лошадей для чистки или ковки. Пол был булыжный или со слоем дробленого известняка.

Впрочем, высказывалась версия, что комплекс в Мегиддо — это всего лишь складские помещения и никакого отношения к конюшням не имеет, а датировать его следует не временем Соломона (то есть серединой X века до н. э.), а царствованием Ахава (873—852 годы до н. э.).

В Иерусалиме у источника Гихон была обнаружена пещера с сосудами и статуэтками, в том числе лошадей с дисками на лбу. Могли быть эти диски изображениями солнца? Есть версия, что пещера связана с реформой царя Иудеи Иосии (правил в 641—609 годах до н. э.). Он вырубил священные роши, связанные с культом богини Ашеры, и уничтожил языческие святилища. В пещере могли устроить склад из конфискованных приношений языческим богам. В Четвертой книге Царств сообщается о конях, которых ставили иудейские цари перед входом в дом Господень так, чтобы на них падали первые лучи восходящего солнца. Эти изображения и сжег Иосия (4Цар. 23:11).

*Цитируется по: Мерперт Н. Очерки археологии библейских стран. — М., 2000. — С. 249.

В Палестине найдены египетские печати, датированные периодом персидского владычества (537–332 годы до н. э.), на них есть среди прочего и изображения лошадей. На печатях персидского происхождения часто встречается крылатый конь.

После завоеваний Александра Македонского наступила эпоха эллинизма. Античный мир стал оказывать значительное культурное влияние на Ближний Восток. Коснулось оно и конного дела. Иудейский историк I века н. э. Иосиф Флавий упоминает построенные Иродом Великим ипподромы в Иерусалиме и Магдале. Именно этот царь и его наследники ввели в Палестине конные ристания, но после них строительство ипподромов застопорилось. Во время Иудейской войны (66–71 годы н. э.) кавалерии у евреев не было. Новые ипподромы стали появляться лишь во II–III веках в Декаполисе (северо-восток Палестины). Они использовались также и для состязаний атлетов. Интересно, что в Декаполис (Десятиградие) входил город Гиппос — по-гречески «конный».

Примечательно одно из многочисленных дошедших до нас писем ранних христиан. Оно написано на папирусе, датировано 23 августа 133 года и отправлено из Сирии; в нем сказано: «...Петей, который написал мне, сердечно тебя приветствует, и твою жену, и дочь, и твоего коня Бассона...» Включение коня в этот перечень неудивительно: у многих народов Ближнего Востока лошади считались почти что членами семьи. Не случайно в переписке ближневосточных царей между собой нередко встречаются пожелания благополучия коням и колесницам. Интересно другое: почему из всех «чад и домочадцев» только конь Бассон удостоился чести быть названным по имени? Тому могут быть разные причины. Возможно, автор письма опасался, что оно попадет в чужие руки, а поскольку некоторые фразы четко указывали на то, что письмо отправлено христианам, упоминание имен адресата и его родственников могло точно указать на его семью. Впрочем, нельзя исключать, что конь Бассон ранее проявил себя особым образом, например спас своего всадника в минуту опасности, и поэтому его имя запомнили даже друзья его хозяина.

Иранский мир

У персов и массагетов (так античные авторы называли кочевые и полукочевые племена, обитавшие на территории Скифии) конь был посвящен богу солнца. Геродот пишет, что персы приносили коней в жертву солнцу на вершинах гор, и объясняет это тем, что «быстрейшему из богов подобает быстрейшее животное». Перед царским войском обычно шла посвященная солнцу колесница с шестью конями. У массагетов почитались золотистые лошади — рыжие с выраженным блеском волоса.

Персы, впрочем, не только использовали лошадь как ездовое животное, но и ели конину, а царь Дарий Гистасп (522—486 годы до н. э.), по преданию, был вскормлен на лошадином молоке. По мнению В. О. Витта, по употреблению в пищу конины можно точно определить, у каких народов лошадь появилась раньше. У тех, кто познакомился с ней позднее, она служила только для езды и войны. Пожалуй, персы наравне с хеттами могут претендовать на звание народа, одомашнившего лошадь.

В VII—VI веках до н. э. центр политической жизни Ближнего Востока сместился в Персию и Мидию. Геродот описывает обширную равнину Несею в Мидии, где «водятся величественные лошади». Ее точное местоположение загадка для современных ученых. Возможно, это Нишапурская равнина под Мешхедом (город на северо-востоке современного Ирана). По мнению современников Геродота, несейские лошади были лучшими в мире. Страбон писал: «Несейские лошади были самые крупные и самые лучшие, и ими пользовались персидские цари». Он сообщает также, что, по слухам, несейские кони происходят из Армении (Урарту). Кстати, за 300 лет до возникновения Урарту, в XIII—XII веках до н. э., между Малой Азией, Северо-Западным Ираном, Северной Месопотамией и Кавказом располагалась страна Наири, славная развитым коневодством. Некоторые из населявших ее племен занимались разведением колесничных и верховых лошадей. На рубеже VI—V веков Урарту была покорена Мидией. Не ис-

ключено, что мидийцы получили этих коней в качестве контрибуции.

Во II веке н. э. Оппиан и в IV веке Аммиан Марцеллин писали, что эти кони достойны вождей. Попадая в чужие руки, они отказывались служить новым хозяевам. Уже в наше время появилась версия, что несейские лошади могут быть предками современных ахалтекинских лошадей, о которых мы подробнее расскажем дальше.

По Геродоту, во время похода на Грецию царь Ксеркс устроил в Фессалии состязание между фессалийской конницей и своими лошадьми, так как слышал о достоинствах конницы эллинов. Фессалийские лошади это состязание проиграли.

Персы первыми в истории выставляли против врага тяжелую конницу, закованную в медь и железо. У соседей конница была легкой, а у греков ее изначально не было, но они впоследствии исправили эту ошибку. Конница Кира позаимствовала немало тактических приемов у скифов и мидийцев. В Мидо-Персидском государстве колесницы были постепенно вытеснены конницей.

Геродот сообщает, что в Несее в персидском царском заводе было 120 000 кобыл, а Александр Македонский после победы над Дарием захватил 50 000 кобыл из царских заводов, хотя такие цифры сомнительны. В любом случае у персов было много хороших лошадей. По мере увеличения территории своей империи персы получали дань конями от разных народов. В конницу Ксерксу поставляли своих лошадей мидяне, бактрияне, сагартии, каспии и индийцы, а также провинция Киликия. Скифы пригоняли невысоких лошадок, масть которых варьировалась от вороной до светло-рыжей, но белых отметин не было. Мидийские лошади были ростом примерно 142–152 сантиметра в холке, с большими головами и сильными шеями, вороные, рыжие и караковые (черные с рыжими подпалинами возле глаз, носа, локтей и в паху). Арабы в этом списке не значатся, так как ездили они на верблюдах (это важно для разговора о происхождении и древности арабской породы).

Развитое коневодство позволило персам первыми в мире организовать почтовое сообщение. Станции располагались на таком расстоянии одна от другой, которое лошадь могла про-

скакать без отдыха во весь опор. Так, дорога из Сард в Сузы имела протяженность 450 парасангов (2500 километров), и на ней было 111 станций.

Публий Флавий Вегетий, римский военный историк и теоретик (конец IV — начало V века), писал, что движения персидских лошадей горячи, но легки и не утомительны для всадника. Последнее трудно интерпретировать. У них могла быть плавная, мягкая поступь, но в то же время они могли ходить — быстрым аллюром, по скорости близким к рыси, но по механике — к шагу. Персидские лошади были выносливы, они почти касались губами груди, то есть они имели высокую способность к «сбору»: округляя шею и опуская голову, лошадь округляет и пояснично-крестцовый отдел позвоночника. Это позволяет ей быть уравновешенной, делать шаги короче, а ноги поднимать выше. При таких движениях лошадь при этом смотрится значительно эффектнее.

Очевидцы похода Александра Македонского сохранили такие воспоминания о конях Маргианы, одной из сатрапий Персидской империи: «В окраинах Восточной Александрии плодородная почва производит много домашних животных, в особенности превосходных лошадей отличной породы. Подобных им нет ни в какой другой стране. Они пылки, очень быстры и выносливы, белой и радужной масти, а также цвета утренней зари»*. Интерпретировать описание мастей довольно сложно; мы считаем, что речь идет о соловой (песочно-желтой со светлой гривой и хвостом), буланой (песочная с черной гривой, хвостом и ногами, иногда с выраженным потемнением вдоль позвоночника) и изабелловой мастях (цвета ряженки с розоватым или золотистым оттенком, с голубыми глазами и розовой кожей). Эти масти встречаются у лошадей этого региона и в наши дни.

Гривы в Персии стригли коротко, оставляя их длинными только колесничным лошадям. Верховым к тому же коротко подвязывали хвосты. Длинными оставляли только челки, которые в бою украшали яркими лентами. Чепраки были большими и яркими, обычно из войлока, иногда с кожаной от-

*Цитируется по: Витт В. О. Лошадь Древнего Востока / История коннозаводства. — М., 2003. — С. 807.

делкой. Они крепились при помощи подпруги (под животом) и подперся (вокруг груди, один ремень проходил между передними ногами). Ни седел, ни пряжек, ни стремян еще не было. Уздечки делали из мягкой кожи, удила были из бронзы или железа. На лошадей надевали подобие панцирей из металла или кожи, которые защищали грудь, пластина из бронзы прикрывала голову; специальные пластины на седле прикрывали бедра всадника спереди.

У бактрийцев, персов, парфян в ходу было много собственных имен с корнем «asp», что означает «конь». Так, в бактрийском эпосе есть герои Антрватаспа и Вистаспа. Крепость Балха, одного из величайших городов древности и центра Бактрии (сейчас расположен на территории Афганистана), называлась Зариаспа — Золотистоконная. Золотистоконной называли и саму Бактрию. Аристотель упоминает в своих трудах племя зариаспов. Река Балх-аб на севере Афганистана называлась Зариаспис. Парфянский царь Митридат I (195—138 годы до н.э.) отнял у греко-бактрийского царя Эвкратиды I (171—166 годы до н. э.) в числе прочих область под названием Аспионес.

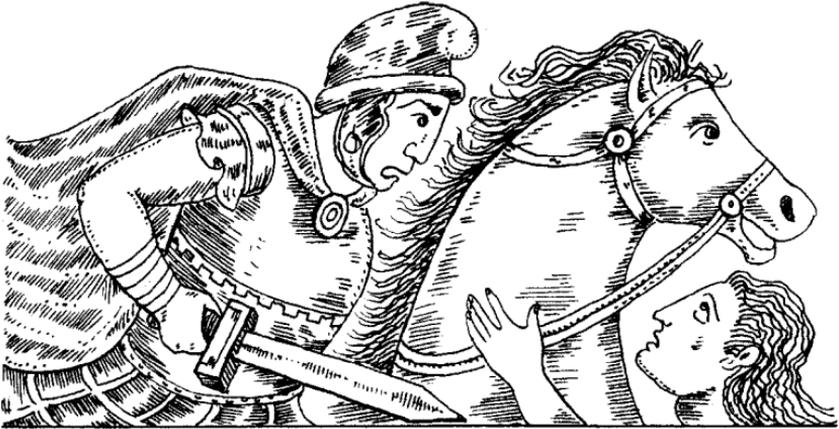
На блюдах бактрийской работы часто встречаются лошади, в том числе и кобылы с жеребятами. При Селевкидах Сирия, включавшая в свой состав Парфию и Бактрию, чеканила монеты с подсосной кобылой — это трактуется археологами как эмблема конеразведения.

Парфянское коневодство было наследником коневодства персидского. У римлян особенно ценились парфянские кони. Страбон считал их лучшими в мире и сравнивал с персидскими. Они были красивы, резвы и выносливы. Ростом они были примерно 150—160 сантиметров в холке. Ниса, столица Парфии, как писал Геродот, «всех лошадей имеет желтых» (то есть соловых и буланых). Вообще же парфянские лошади имели самые разные масти, включая чубарую (с мелкими цветными крапинками по белому фону). Витт считал, что лошади северных предгорий Ирана, Мидо-Персии, Бактрии и Парфии были единого происхождения, хотя и немного различались внешне. Соседние народы боялись парфянской конницы, нередко наносившей поражения Риму. Император Марк Аврелий Проб (276—282 годы до н. э.) в числе военных трофе-

ев получил парфянского коня, который мог восемь — десять дней подряд проходить по 50 километров. Римские патриции предпочитали использовать парфянских лошадей также и для охоты.

Парфия славилась своими конными лучниками. Появилось даже понятие парфянского выстрела, который производился на полном скаку. Луки парфян, однако, были заимствованы у скифов. Легкая конница была вооружена, кроме лука, также и маленьким мечом. У тяжелой конницы оружием были пики, мечи, вспомогательные луки, доспехи, которые прикрывали и лошадь. Тяжелая конница формировалась из родоплеменной знати и в битве наносила основной удар. Легкие лучники предваряли атаку или прикрывали отступление тяжеловооруженных всадников.

Глава 3 Лошади Античности



Пожалуй, самой знаменитой лошадью античного мира можно назвать троянского коня. Его образ оказался настолько сильным, что пережил века, и уже в наше время в его честь назвали один из типов компьютерных вирусов. Согласно мифам, Троянская война длилась десять лет. Ахейцы безуспешно осаждали Трою. И вот Одиссею, царю острова Итака, пришла в голову хитрость. По его приказу данайцы соорудили огромного деревянного коня, а сами отплыли, будто бы навсегда покинув места сражений. По их расчетам, коня этого — приношение богине Афине Илионской, как было написано на его боку, — троянцы обязательно должны были вкатить в город. Внутри коня, однако, сидели воины (источники расходятся в том, сколько их было), которые с наступлением ночи вышли наружу, перебили стражу и открыли ворота внезапно вернувшимся данайцам. Так была взята Троя. Есть, впрочем, версия, что конь был так велик, что троянцы для того, чтобы втащить его в город, опрометчиво разобрали часть стены.

Исторические факты говорят о том, что во II тысячелетии до н. э. Троя занимала очень выгодное стратегическое положение: через нее проходили торговые пути из Эллады в Азию. По

мнению историков, события, описанные Гомером в «Илиаде», относятся к крито-микенской эпохе (конец III—II тысячелетие до н. э.). Вопрос об этнической принадлежности троянцев пока остается открытым. По Корфману, они были лувийцами, поскольку Илион — это город или местность Вилуса из хеттских источников. Высказывались также мнения, что они были предками этрусков (народа, населявшего северную часть современной Италии) или родственниками фригийцев (народа, проживавшего во внутренней части Малой Азии).

В своей книге «Царство хеттов» Тревор Брюс высказывает мнение, что описанные в «Илиаде» события в какой-то степени историчны. Основа их реальная, но как таковой войны не было, был лишь ряд грабительских набегов на Трою, один из которых мог закончиться взятием города и его разрушением. В самой Трое было обнаружено много следов пожаров. Однако нас в этой истории интересует прежде всего троянский конь. Как он выглядел и чем был на самом деле — достижением осадной техники или, например, метафорой конного отряда, ворвавшегося в город, как думают некоторые ученые?

Во II тысячелетии до н. э. на Малую Азию совершали набеги так называемые «народы моря». Это собирательное название для множества племен, живших в Средиземноморье. Среди них были фригийцы и филистимляне, народ, известный прежде всего по книгам Ветхого Завета. Точная этническая принадлежность многих племен остается неясной. «Народы моря» двинулись к границам Египетского царства и царства хеттов — именно по историческим источникам этих стран мы и знаем об их существовании. Происходили они предположительно из региона Эгейского моря. В числе «народов моря» были и ахейцы. В «Илиаде» описываются два рода их войск — пехота и флот. Но была ли у ахейцев конница?

Вряд ли ахейские корабли могли перевозить много лошадей, которых нужно было еще и кормить и поить в пути, следовательно, брать с собой большой запас пресной воды. Но лошади у ахейцев все-таки были, судя по описанию состязаний колесниц или той сцене, в которой Ахилл привязывает к колеснице тело побежденного им Гектора. Вряд ли, однако, их было так много, чтобы шкур хватило на обтяжку осадной башни, если рассматривать версию, что троянский конь был

осадным орудием. В то же время складывается впечатление, что в Трое ситуация была противоположной. Так, Гомер писал, что Илион славится хорошими жеребьятами. Он употребляет слово *Hērōdatōi* — дословно «конеборцы», но только применительно к троянцам. По данным археологии, ручки сосудов в Трое часто делались в виде конских голов. Ну и вспомним еще, что именно Афина Илионская, она же Халинитиды (Обуздывающая), особо почитаемая в Трое, как считалось, научила людей обращаться с лошадьми. Потому ей и был посвящен троянский конь.

Все это в совокупности указывает на большое значение лошадей в повседневной жизни троянцев.

Греция

Лошади не были исконными обитателями Греции, они попали туда лишь во времена нашествия дорийцев (около 1200 года до н. э.). На острове Крит нет изображений лошади, принадлежащих крито-микенской цивилизации, однако можно найти много фресок с быками. Лошадь с материка на Крит все-таки попала, но произошло это не раньше XV века до н. э. На критских табличках, написанных на одном из диалектов древнегреческого языка, кони упоминаются вместе с колесницами и доспехами.

Считается, что крупное извержение вулкана в 1470 году до н. э. привело к сильным разрушениям на Крите и в результате к упадку цивилизации. Культурно-политическое лидерство перешло на материк, к городам Микены и Тиринф. Но и там лошадей в те времена было очень мало, хотя микенская цивилизация уже знала не только упряжную, но и верховую езду: в Микенах была найдена глиняная статуэтка всадника, сидящего, правда, не на спине сразу за холкой (самое низкое место спины), а на крестце лошади. Она датируется примерно 1300 годом до н. э.

На территории материковой Греции и в Троаде кости лошадей в большом количестве появляются в находках, датируемых се-

рединой бронзового века. Самые ранние изображения лошади найдены в Микенах в шахтовых гробницах, которые служили могилами династии, правившей в 1650—1550 годы до н. э. Среди изображений есть сцены охоты на диких зверей с колесницы, запряженной парой. Увы, эти рельефы на надгробиях выполнены столь грубо, что рассмотреть особенности экстерьера животных или детали амуниции невозможно. Иппологи отмечают только высокий выход шеи и высокий постав головы, что, впрочем, может быть и результатом использования примитивной и неудобной для лошади упряжи с ярмом, из-за которого лошади задирали головы.

Древний мир не знал хомута — большого кольца из кожи или дерева, надеваемого на шею лошади, в котором крепятся постромки, присоединенные к повозке. Лошади хеттов, египтян, шумер, греков и римлян носили ярмо. Эта специфическая конструкция, обычно деревянная, в виде «вилки», насаженной на шею животного сверху, была разработана и очень долго применялась для быков. Бык стал тягловым животным значительно раньше, чем лошадь, поэтому, возможно, лошадей изначально тоже запрягали при помощи ярма. Однако у быка выход шеи ниже по отношению к плечам, чем у лошади; также у лошади более пологая и иначе обмускуленная лопатка, от которой зависят движения передних ног. Согласно теории французского офицера Лефевра де Ноэтта, который проводил в 1924 году эксперименты по воссозданию древней упряжи по сохранившимся изображениям, ярмо давило на трахею лошади, из-за чего грузоподъемность животного была мала, максимум 500 килограммов. В то же время сомнительно, чтобы лошадей так неэффективно использовали на протяжении нескольких веков. Один из аргументов против этого — Кодекс Феодосия II, императора Восточной Римской империи (принят в 438 году), которым было установлено ограничение в 492 килограмма по перевозке грузов в телегах. Важно, что это разрешенный вес, а не максимально возможный. Следовательно, грузоподъемность среднестатистической упряжной лошади в V веке н. э. была больше 500 килограммов. Целью такого ограничения была сохранность дорог. Впрочем, при экспериментах, подобных тем, что проводил де Ноэтт, нельзя полностью полагаться на древние изображения.

Многие детали на них отсутствуют: так, можно ли быть уверенным в том, что в римской упряжи не было постромок? Как иначе лошадь тащила бы повозку?

Джудит Уэллер в своей книге «Система тяги в Древнем Риме» пишет, что существовало два типа ярма: спинное крепилось на спине за холкой, а шейное — на шее и плечах перед холкой. Шейное ярмо применялось в более ранние эпохи, например в Древнем Китае эпохи императора Шихуанди (259–210 годы до н. э.). «Вилки» ярем обоих типов были найдены в раскопках Рима и его окрестностей. По Уэллер, нагрудный ремень, обхватывавший корпус лошади, не сходил на холку, а проходил горизонтально поперек груди лошади. Эта упряжь близка к некоторым современным видам, о которых мы будем говорить ниже, и гораздо эффективнее, чем реконструкция де Нозтта. Но окончательно в Европе ярмо у лошадей сменилось хомутом и шоркой лишь в Средние века.

С дорийским вторжением в археологических находках Греции появляется много самых разных рукотворных лошадок, предположительно вотивных, то есть являющихся подношением богам. Геродот называет дорийцев «много странствовавшими», что может указывать на их изначально кочевой образ жизни. Кем в действительности были дорийцы? Это было племя, говорившее на дорийском диалекте древнегреческого языка. Наряду с ахейцами, эолийцами и ионийцами они вторглись в Среднюю Грецию и на Пелопоннес, где затем и расселились и создали свои полисы. Самый известный из дорийских полисов — Спарта. Точный регион происхождения дорийцев неизвестен; возможно, это Балканы и Дунайская низменность, откуда они были вытеснены другими кочевниками. Но поскольку, как мы уже говорили, индоевропейцы первыми одомашнили лошадь, ничего удивительного, что именно после дорийского вторжения в Греции появляется много лошадей.

Судя по изображениям коней в упряжке, а позднее и всадников, в Греции сначала появились колесницы, а уже потом верховая езда. Интересно, что гривы лошадей на изображениях постепенно укорачиваются. Греки их стригли, и смысл этого не вполне ясен. Гребнями из конского волоса украшались

знаменитые греческие шлемы с гребнями. Это имело и практическое значение: нижний конец гребня спускался на спину воина и защищал шею сзади от удара мечом, поскольку по гладкому длинному волосу лезвие скользит.

Интервал между появлением в Элладе лошадей и первых изображений колесниц составляет около двухсот лет. В археологических находках периода дорийского вторжения нет остатков колесниц, колес или упряжи. Возможно, дорийцы-завоеватели были всадниками. Однако не все ученые согласны с этим, поскольку лошади в то время были низкорослы и не могли быть серьезной ударной силой без поддержки колесниц.

В Греции колесницы изготавливали, но как род войск они из-за пересеченного рельефа не получили такого развития, как на Ближнем Востоке. Ездить по дорогам Эллады на колесницах неудобно. Сложно было и коннице: на камнях у большинства лошадей быстро стираются копыта. Грекам не удалось создать сильную конницу, главными родами войск у них были флот и тяжеловооруженная пехота. К тому же в Элладе мало мест с доступным круглый год подножным кормом, а лето сухое — это не самые благоприятные условия для выращивания большого поголовья лошадей, необходимого для сильной конницы или колесничного войска.

Основным применением колесниц в Греции был спорт. Впервые состязания колесниц были описаны в «Илиаде»: ахейцы устроили соревнования на похоронах Патрокла. Победителем стал Диомед, получивший в качестве приза рабыню и медный котел.

Соревнования на колесницах, запряженных четверкой, были включены в XXV Олимпийские игры (680 год до н. э.); впоследствии конники соревновались на парах и четверках (запряженных двумя парами друг за другом). Колесничному бегу посвящен восточный фронто́н крупнейшего храма Зевса. Греческие колесницы запрягались четверкой и имели одно дышло и одно ярмо. Пристяжные лошади не добавляли упряжке скорости, но помогали совершать резкие повороты. С 680-х годов до н. э. на вазах появляются изображения квадриг. В соревнованиях участвовали даже цари: так, властители греческой Кирены (крупный город на севере современной Ливии) в V веке до н. э. неоднократно побеждали на состязаниях и бы-

ли прославлены поэтом Пиндаром. Впрочем, это не означает, что цари правили колесницами самостоятельно: они могли выставлять вместо себя раба-возничего, при этом победа принадлежала владельцу колесницы. Так, Циниска, дочь спартанского царя Агесилая II, дважды выигрывала гонки колесниц именно в качестве владелицы: женщин не допускали на спортивные состязания ни в качестве участниц, ни как зрительниц.

Греки освоили верховую езду относительно поздно, в VII веке до н. э., прежде всего для того, чтобы преследовать бегущего с поля боя врага. Всадники изображаются на вазах Аттики с VI века до н. э. Очень долгое время конница не играла существенной роли в бою, хотя скачки под всадниками были включены в XXXIII Олимпийские игры в 648 году до н. э. Как отмечал Ксенофонт, 10 тысяч всадников — это лишь 10 тысяч людей, то есть наличие лошади у человека не приводит к переходу количества живой массы в боевое качество. Ко времени нашествия персов в 499 году до н. э. у афинян не было серьезной боеспособной конницы, хотя аристократы не только участвовали в гонках колесниц и учились верховой езде, но и умели метать дротики с коня. Около 450 года до н. э. афиняне реорганизовали свою конницу. Сначала в ней было триста человек из числа добровольцев-аристократов, но вскоре их была тысяча. В Афинах также набрали отряд из двухсот конных лучников. Впрочем, за несколько дней до морской битвы при Саламине (480 год до н. э.) Кимон, сын победителя при Маратоне, посвятил Афине свою уздечку и сказал, что ей нужны не всадники, а моряки. Таким образом, с греко-персидских войн основой армии становится флот.

Так что если говорить о Греции в целом, то конное войско так и не стало здесь основным родом войск. Самая же лучшая конница в Элладе была у фиванцев.

Несмотря на все сложности, с которыми сталкивалось местное коннозаводство, греки отводили лошади весьма почетное место. Это нашло свое отражение и в именах, которые носили люди. Так, были распространены мужские имена Филипп («любящий лошадей»), Архипп («управляющий конями»), Ипполит («освободитель лошадей»), Гиппокоон (т) («слушающий коней»), Гиппомедон («властитель коней»), Гиппоной

(«мыслящий о конях»), Гиппофон (т) («убивающий коней» — в битве?), Лесипп («распряженный конь»), Агриппа, Агриппин и Агриппина (возможно, «дикая лошадь»), а также женское Гипподамия («приручающая, объезжающая лошадей»). Конные имена носили отец медицины Гиппократ («правляющий конями, возница») и астроном Гиппарх («начальник над конями»). Встречались имена, указывающие на масть лошади, — мужское Левкипп («белый конь»), женские Меланиппа («ворона лошадь») и Ксантиппа («золотисто-рыжая лошадь»). Имя Меланиппа носила богиня, возлюбленная бога моря Посейдона и мать его сыновей-близнецов Эола и Беота. Позднее ее культ слился с культом богини плодородия Деметры. Если вспомнить, что Посейдон был покровителем коневодства, то в мифе о его связи с богиней, носящей конное имя, можно увидеть следы тотемизма — представления о генетической, родственной связи между человеком и определенным видом животного. Под именем Ксантиппа известна одна очень сварливая женщина, которая вошла в историю, однако, благодаря вовсе не своему характеру, а тому, что она была женой одного из величайших философов — Сократа.

Популярность конных имен в Древней Греции связана, возможно, с популярностью состязаний колесниц в классическую эпоху. Конные имена у людей могли быть просто данью моде.

На изображениях греческих всадников, датированных ранее IV века до н. э., седел нет. В греческих конных трактатах не описывается езда в седле. Вместо седел греки использовали чепраки, предположительно кожаные, которые могли быть заимствованы у персов. Иногда на изображениях можно увидеть овечьи шкуры, у которых сохранены ноги. Под шкуры на спину лошади наверняка клали ткань, иначе есть риск натереть спину, особенно когда лошадь вспотеет. Амазонки и другие мифологические персонажи сидят на шкурах львов и пантер. В эллинистический период на таких же шкурах хищников сидят вполне реальные люди. Надо сказать, что чепрак скорее защищает спину лошади, чем помогает всаднику удерживаться на ней.

Отсутствие стремян в античном мире порождало проблему посадки на лошадь. По свидетельству Плутарха, вдоль новых

дорог Италии, проложенных по приказу народного трибуна Гая Гракха (123–121 годы до н. э.), на определенном расстоянии друг от друга стояли камни, чтобы путник смог на лошадь взобраться. У греков же таких камней не было, и Ксенофонт в своем трактате, о котором мы подробнее расскажем ниже, рекомендует всадникам либо тренироваться залезать без «ступеньки», либо научить лошадь ложиться. Греки практиковали заскок на лошадь при помощи копья, по технике напоминающий прыжок с шестом, но он мог быть сугубо учебным упражнением для подготовки конных воинов, а не повсеместной практикой. Судя по изображениям, греки спешили, перенося ногу через шею лошади. Это можно делать лишь в случае, если лошадь невысокого роста, поэтому в современной верховой езде принято спешиваться, перенося правую ногу через круп. Не исключено, что греки могли спешиваться и как наши современники, но такие изображения попадаются реже.

Специальной одежды для верховой езды в Древней Греции не было. Всадники носили короткие туники и специальные ремни-обмотки на ногах либо высокие сапоги. Использовались и шпоры с короткими репейками.

Женская верховая езда связана с положением женщины в обществе, которое в греческих полисах было неодинаковым. Так, в Афинах женщина не могла выйти из дома без сопровождающего, ее свобода была весьма ограничена, и можно предположить, что она вряд ли ездил верхом; поэтому вопрос о специальной женской посадке или одежде для верховой езды не стоял. В Спарте, наоборот, девушки ездили на плетеных из прутьев колесницах и даже, как сообщают римские авторы, верхом. В таком случае они, скорее всего, носили короткие туники и садились по-мужски. Сидели при этом не в седле, а на одеяле, сложенном на спине лошади.

Греческая цивилизация породила фундаментальный трактат, посвященный верховой езде. Его автор, выдающийся историк Ксенофонт, знаменит своим «Анабасисом» и другими сочинениями. Но нас интересует его труд «О верховой езде»; именно благодаря ему Ксенофонт занял особое место в истории конного дела. Историк описывает способы заездки (обучения молодой лошади), дает советы всадникам по езде и уходу за

животными. Примечательно, что некоторые его советы актуальны по сей день.

Но Ксенофонт не был автором первого конного греческого трактата. Некий «опытный всадник афинянин Симон», как он сам себя называет, написал похожий труд около 480 года до н. э., примерно за век до великого историка. До наших дней сохранился лишь небольшой его фрагмент, содержащий описание хорошей лошади. Поэтому трактат Симона носит у историков условное название «О внешнем виде и выборе лошадей». О содержании, разведении и лечении лошадей писали такие авторы, как Варрон, Колумелла, Абсирт, Теомнест, Эвмел, Гиппократ и другие. Интересно, что Абсирт в IV веке н. э. писал, что лучше всего пишут о лошадях Симон и Ксенофонт. Позже, однако, греческие и римские авторы ничего не писали о подготовке всадников; во всяком случае, мы таких сочинений не знаем. Плинию Старшему (I век н. э.) принадлежит трактат «Об искусстве конного метания дротика», но текст его не сохранился.

Многие авторы делали акцент на разведение и ветеринарию, поскольку лошади были дороги. Аристотель и Плиний Старший писали, что лошади могут дожить и до пятидесяти лет, — и это действительно так. Старый Билли, живший в Англии в конце XVIII века, дотянул до 62 лет. Мерин по кличке Герцог Танго родился в Австралии в 1935 году и пал в 1978 году, прожив, таким образом, более 42 лет. Не такая уж редкость лошади, доживающие до тридцати с лишним лет. Свидетельства античных авторов говорят о том, что древние греки думали среди прочего о том, как повысить продолжительность жизни лошади. Их иппологические трактаты продолжали переписываться и использоваться в Византии.

Не сохранилось ни одного плана древнегреческой конюшни. Ксенофонт отмечает, однако, важность водостоков и мощения пола, которое позволяло бы легко проводить уборку. Считалось, что от твердого пола копыта тоже делаются твердыми. Для греков это было очень важно, поскольку они лошадей не подковывали и не расчищали (расчистка — периодическое подпиливание отросшего копытного рога). Ксенофонт вообще пишет, что проверку лошади надо начинать с ног. Греки вместо подков применяли защитные приспособления из

луба, кожи, мешковины или соломы. Диодор Сицилийский сообщает, что во время походов Александра Македонского войска делали длительные остановки, чтобы у лошадей отрос излишне стершийся копытный рог.

В идеограммах линейного письма Б на Крите кобылы отличаются от жеребцов наличием грив. Греки полагали, что кобылы, как и женщины, кичатся своей внешностью. Из-за этого, по мнению античных авторов, некоторые кобылы не хотят случаться с ослами. Считалось также, что кобыла, подобно прекрасному юноше Нарциссу, способна влюбиться в свое отражение. Если это вдруг произойдет, надо остричь ей гриву и дать увидеть свое новое отражение. Греки также подрезали лошадям гривы в знак траура. Похожий обычай был и у персов.

Для ухода за животными применялись, помимо прочего, растительные средства. Например, блеск волоса достигался при помощи облепихи, что нашло отражение в ее латинском названии, заимствованном из греческого языка: на латыни эта ягода называется *hipporhaes* — от *hippos* (лошадь) и *phaos* (блеск).

В V веке до н. э. среднестатистическая лошадь в Греции была по современным меркам невысокой, редко достигая 153 сантиметров в холке, имела красивую, высоко приставленную голову, красивые ноги и массивный корпус. Лошади греков составляли резкий контраст с лошадьми варварских племен, живших за Дунаем. По Геродоту, лошади варваров были косматые, со слабой спиной, но проворные, благодаря чему их эффективно использовали в колесницах.

Что можно сказать о мастьях греческих лошадей? У Гомера упоминаются рыжие ($\xi\alpha\nu\theta\acute{o}\varsigma$) лошади со светлыми гривами. Греки также выделяли масть $\beta\alpha\lambda\iota\omicron\varsigma$ — «желтую». Кони Ганимеда описаны у Гомера как гнедые. В «Илиаде» упоминаются гнедая ($\phi\omicron\iota\nu\acute{\xi}$), бурая (очень темный вариант рыжей; $\lambda\alpha\rho\acute{\omega}\alpha\varsigma$) и серая в яблоках ($\psi\alpha\rho\acute{o}\varsigma$).

Свидетельства из источников не позволяют провести различия между греческими породами. Лучшими во всей Элладе считались лошади, происходящие из Фессалии — плодородной равнины, окруженной кольцом гор. Согласно мифам, там жили кентавры. Возможно, эти представления — результат переосмысления информации о родине самых лучших ко-

ней. Граттий, младший современник Страбона, описывает лошадей фессалийских и аргивских как крупных, на высоких движениях (высоко поднимающих ноги), резвых, но не подходящих для войны и охоты. Возможно, речь идет о том, что они невыносливы. Фессалийцы считались лучшими всадниками Греции. Впрочем, эта слава не оказалась вечной: когда в 510 году до н. э. афинский тиран Гиппий нанял фессалийскую конницу, ее разгромила спартанская пехота.

Римский поэт Оппиан (III век н. э.) в своей книге об охоте перечисляет тирренских, сицилийских, критских, мазикских, ахейских, каппадокийских, мавританских, скифских, магнесийских, эпейских (из Эпиды), ионийских, армянских, ливийских, фракийских и эрембийских лошадей. Описывая идеальную лошадь для охоты, он ориентируется на экстерьер и рабочие качества тирренских, армянских, ахейских и каппадокийских коней. По его словам, быстрее всех иберийские лошади, но они невыносливы, а потому для охоты не годятся. Для лошадей Греции, отмечает он, характерны большие головы, но крупы у них плохие, и поэтому они быстро устают. Самые же выносливые — мавританские в яблоках, за ними следуют ливийские из Кирены, причем чем крупнее, тем лучше.

Тимофей из Газы (V—VI века н. э.) в своем трактате «О животных» сообщает, что лошади далматской породы редки, но красивы, послушны и не пугливы. Лидийские — крупны и красивы, с длинными головами и широкими спинами, с темными глазами, красивой шкурой и длинным хвостом, но непослушные. Они хороши для тяжелой кавалерии и в упряжке, но плохо переносят изменения погоды. Фессалийские высоки, но худы, у них позвонки проступают. Луканские лошади из Италии маленькие, «уродливой масти», но хороши в упряжке. На них похожи сицилийские лошади. Римский поэт карфагенского происхождения Немезиан говорит о каппадокийских скакунах, отмечая их широкие спины. Абсирт отличал парфянских лошадей, отмечая, что они крупны, красивы, горячи, у них хорошие ноги.

Государство Александра Македонского во многом унаследовало конные традиции от греков. С одним лишь изменением: македонская конница играла гораздо более важную роль.

С Александром Македонским связана известная современному читателю легенда о коне Буцефале. Согласно ей, во время одного из походов (совершенного то ли самим Александром, то ли еще его отцом Филиппом Македонским — версии разнятся) в качестве добычи был взят необыкновенной красоты и силы жеребец, которого никто не мог укротить. Хитроумный Александр, однако, понаблюдав за его поведением, понял, в чем дело: животное боялось собственной резко очерченной тени на земле. Вскочив в седло, Александр погнал жеребца по дорожке ипподрома против солнца, так что тень оказалась сзади, и сумел успокоить животное. Этот жеребец долго служил великому завоевателю верой и правдой.

Имя Буцефал по-гречески значит «бычья голова». С одной стороны, логично было бы дать такое имя просто массивной лошади с крупной головой. Но современный писатель и конник Д. М. Урнов считает, что причина в... рогах. У лошадей действительно изредка встречаются рога — один или два. Конечно, они не настоящие, как у коров или коз, покрытые роговой оболочкой; это просто точечные выпуклости на лбу — однако довольно заметные. Автору этой книги тоже доводилось видеть кобылу с одним таким несимметрично расположенным на лбу «рожком».

Этрурия

В VIII веке до н. э. на Апеннинском полуострове зародилась цивилизация этрусков. Расцвет ее пришелся на период VII—V веков до н. э., в VI веке до н. э. в состав Этрурии был включен Рим, а в V—III веках она уступила свое первенство на полуострове римлянам, среди которых позднее этруски и растворились. Их этноним сохранился только в старом названии Тосканы — Этрурия.

Точное происхождение этрусков не известно. Греки называли их тирренами и проводили параллель между ними и догреческим населением Эллады, пеласгами. Римский историк Тит Ливий (59 до н. э. — 17 н. э.) находил сходство в физическом облике и в быту между этрусками и ретами — племенами, населяв-

шими Центральные и Западные Альпы. Современные ученые относят этрусков к народам, говорящим на языках италийской группы, наряду с ретами и латинами, предками римлян. Есть версия, что у этрусков было два предка, которые последовательно, в две волны, переселились в Италию из бассейна Дуная и из Анатолии. В пользу этой версии говорит тот факт, что в этруском языке немало пар синонимов, имеющих разное происхождение, например «vinum» и «ena», обозначающие вино.

В Аквароссе, одном из городов Этрурии, некоторые дома были покрыты красной черепицей, испещренной белыми изображениями змей, коней и аистов. Конь часто изображался в этруских гробницах, на нем душа умершего въезжала в подземное царство. Позже появился образ божественного всадника на крышах храмов и домов. В гробницах есть также сцены колесничных бегов: конные игры были частью похоронного ритуала. Среди этруских изображений встречаются амазонки верхом на лошадях в азиатском снаряжении. Ученым остается только гадать, является ли это наследием предков народа, происходивших из Малой Азии.

На ранних этруских фресках можно встретить и лошадей — высоких, иногда странных мастей, например синих. Есть версия, что так этруски указывали на их всадников — демонов загробного мира. Верхом на белых и очень светлых лошадях изображались только амазонки и небожители. Позднее лошади на фресках становятся меньше ростом, гривы, ранее изображенные длинными, укорачиваются, масти темнеют. Возможно, здесь сказывается греческое влияние — потомки малоазийских лошадей смешиваются с местными италийскими лошадками.

Рим

В конце VI века до н. э. римляне изгнали этруских царей и начали войну против их городов. С III века до н. э. можно говорить об исчезновении этрусков как народа.

Как и греки, римляне не были коневодческим народом, и лошадь в Риме была дорогим удовольствием, доступным да-

леко не всем. Привилегированным классом были всадники (*equites*), которые при царях и в раннереспубликанский период сражались верхом, поскольку могли позволить себе купить и содержать боевых коней. Видимо, отсюда и пошла пословица: *omnis nobilitas ab equo* — всякая знатность от лошади. Но, не будучи коневодами, римляне понимали важность коневодства как для армии, так и для транспорта и создавали конные заводы в провинциях. Следует сказать и то, что от этрусков римляне унаследовали отношение к лошади как к мистическому существу.

Изначально собственной кавалерии у Рима не было, и при столкновении с персидскими тяжеловооруженными всадниками (катафрактариями) римские легионы потерпели поражение. Во II веке н. э. в римской армии появились конные соединения, состоявшие из романизированных варваров с варварским же оружием.

В середине III века н. э. кавалерия стала самостоятельным родом войск, играющим существенную роль в стратегии и тактике. Позднеримские кавалерийские отряды можно разделить на легкие, тяжелые и сверхтяжелые (эскадроны панцирных всадников). Важную роль играла легкая кавалерия. С конца II века н. э. в римской армии служили мавританские всадники, вооруженные луками. В III веке они уже были как в регулярных, так и в нерегулярных частях. К IV—V векам их название, *taurici*, закрепилось за конными лучниками вне зависимости от их происхождения, и таких соединений было много. По мнению римского военного историка Вегеция (конец IV — начало V века), любой всадник должен уметь стрелять из лука и владеть пикой, поэтому этим видам подготовки уделялось первостепенное внимание. Во время похода императора Юлиана в Персию в 363 году конные лучники служили разведчиками. В 374 году отряд из 1000 конных лучников был послан преследовать армянского царя Папа. В боевом построении конные лучники обычно стояли на фланге рядом с тяжелой кавалерией: по Вегецию, во время боя они должны были вклиниваться в ряды противника и сеять там беспорядок.

Тяжелая кавалерия состояла из эскадронов далматов, промтов, skutариев, стаблесианов и гвардейских схол. Далматы — древний народ, живший на побережье Адриатического мо-

ря; изначально из них и состояли некоторые конные отряды. Позже, однако, слово «далматы» стало обозначать род войск, а не этнос. Промты и стаблесианы были конными легионерами. Название первых происходит от глагола «promovere» — «повышать в звании». Созданные императором Галлиеном (253–268 годы), промты получили такое наименование, так как считались выше по званию, чем рядовые солдаты. Скутариями называли конников со щитами-скутумами. Образование гвардейских схол приписывают императору Константину Великому (306–337 годы). Схолы не подчинялись общевойсковому командованию, а находились в ведении магистра оффиций, как и вся дворцовая администрация, поскольку охраняли особу императора. Из их числа выбирали личную охрану императора — кандидатов (от candida — «белая», так как они носили белую одежду).

Первые эскадроны панцирных всадников появились у римлян в III веке при императоре Александре Севере; они были созданы по персидскому образцу. Римские катафрактары носили короткий панцирь до бедра; при этом их лошади не имели панцирной защиты, как это было принято у тяжелой персидской конницы. На вооружении римского всадника были щит и копьё, у персидского — копьё и лук. По мнению современных ученых, подразделения катафрактариев применялись главным образом для прорыва строя противника во время боя на равнине.

Римляне любили конные состязания. Между Авентинским и Палатинским холмами в Риме был построен Циркус Максимус, где проходили праздники в честь Конса, бога-смотрителя запасов зерна и урожая. Как у греков и этрусков, у римлян состязания колесниц были частью религиозного церемониала. В середине II века до н. э. состязания проходили в один заезд, при Октавиане Августе в двенадцать заездов, при Калигуле и Нероне число заездов доходило до сорока восьми, а при Домициане их могло быть около сотни в день — правда, тогда количество кругов, которые должны были проехать колесницы за один заезд, сократили с семи до пяти.

Вокруг команд или отдельных ездовых, выступавших на ипподроме, объединялись их болельщики — совсем как в наши

дни. Эти объединения возникли в I веке до н. э. как сугубо спортивные еще, но позднее, уже в Византии, превратились в социально-политическую силу. Их названия были связаны с обозначениями цветов и имели символический смысл: «зеленые», «синие», «белые», «красные», недолгое время просуществовавшие «золотые» и «пурпурные». Некоторые императоры принадлежали к определенным партиям. Так, Нерон был «зеленым», причем сам выступал в гонках колесниц.

Колесницы для гонок запрягались квадригами — по четыре лошади в ряд. Заезды проводились против часовой стрелки, лучшую лошадь запрягали крайней слева, внутри дорожки, и от ее скорости и способности маневрировать на поворотах зависела победа. Гонки были очень опасным состязанием: на большой скорости колесницы иногда цеплялись друг за друга колесами и переворачивались на полном ходу, лошади и возницы получали травмы или гибли. Лошадь, выигравшая более ста гонок, оценивалась по своему весу в золоте. По прославленным лошадям велась статистика. Некоторые проконсулы выводили на ипподромы лошадей из своих заводов.

Несмотря на большую популярность конных ристаний, в Древнем Риме не было засвидетельствовано имен с конным значением в отличие от Греции. Это связано, скорее всего, с консервативностью римского именослова. Так, число мужских собственных имен у римлян было ограничено, а женщины носили только родовые имена.

Интересно, что в 50 году до н. э. Цезарь запретил движение повозок по Риму в ночное время. Причиной были постоянные жалобы граждан на шум, который не дает спать по ночам. Этот факт говорит о том, что повозок в Риме в это время было уже много. Впрочем, не факт, что их везли лошади — для этого часто использовались ослы, мулы и быки.

Изначально у римлян были защитные приспособления для копыт из дрока (нечто вроде лаптей), а в I веке до н. э. появились гиппосандалии — прообраз подков. Античные авторы пишут о них как о чем-то обыденном, а значит, они использовались широко. Гиппосандалии надевались не всегда, а преимущественно для защиты уже поврежденных ног. У колесничных ло-

шадей Нерона были серебряные гиппосандалии, у мулов его второй жены Поппеи золотые. Они были снабжены металлическими петлями, которые крепили сандалии к копыту в районе пута (ближняя к копыту фаланга), но такой тип крепления неудобен и мог натирать ноги. Увы, римляне так и не изобрели подковы, а потому римские конники сталкивались с теми же проблемами, что и конники Греции, — копыта стирались. С этим пытались бороться — например, на мощенной камнем Аппиевой дороге посередине проходила более мягкая дорожка из песка, отрубей и извести.

Прибываемые подковы, скорее всего, появились в Европе в начале Новой эры. В основном их находят в Британии. Так, были обнаружены подковы в одном слое с монетами конца IV века в укреплении Мэйден-Касл в графстве Дорсет. Римское происхождение этих находок сомнительно. Известны также находки на местах поселений в Южной Германии. Эти подковы обычно невелики, что дает повод судить о размерах лошадей.

От римской цивилизации сохранилось много детализированных и реалистичных изображений лошадей, как скульптурных, так и мозаичных. На римских памятниках лошади более тяжелые и грубые, чем на греческих скульптурах VI—V веков до н. э. Верховые лошади были массивные, со щетками на ногах, с большой, но изяшных очертаний головой и крупными глазами. Лошади для колесниц отличались более сухим телосложением.

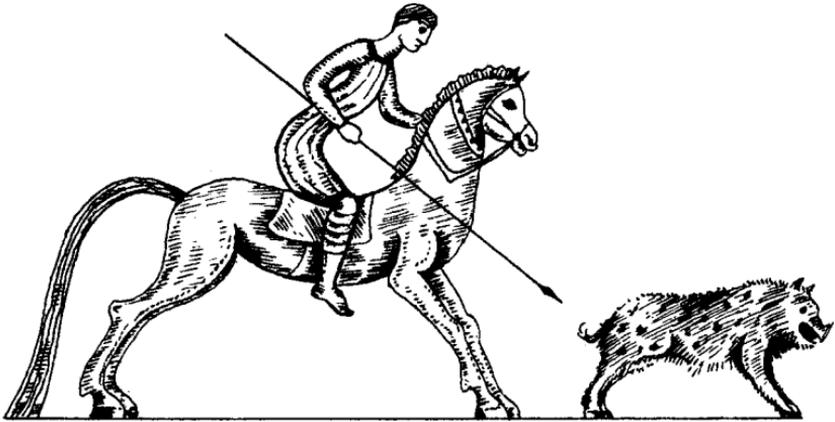
После диктатуры Суллы (82—79 годы до н. э.) в Италию были завезены знаменитые парфянские кони, что способствовало развитию конных состязаний. При Цезаре парфянскими конями были укомплектованы некоторые части римской кавалерии. Другие лошади попадали в Рим с северного побережья Африки, из Германии и скифских земель. Фракийские лошади, как пишут римские авторы, были некрасивы и низкорослы, с низкими плечами и шеями как у овец. Поэтому для скачек приобретали коней из африканских провинций, сухого телосложения и выносливых. Славилась испанские лошади, но они сопротивлялись воздействию удил, и управлять ими при помощи уздечки было трудно; поэтому римляне предпо-

читали не использовать их в бою. В северных провинциях были распространены мелкие и мохнатые местные лошадки. На них разъезжали фризы, охранявшие среди прочего стену Адриана, отделявшую Римскую империю от Шотландии.

У Цезаря был конь, звавшийся Борисфен Аланский. Что означало это имя? Был ли конь действительно аланским? Или это следует понимать в переносном смысле — что Борисфен был хорош, как аланский конь? Еще один примечательный императорский конь — знаменитый Инцитат, любимый конь Калигулы, которого император сделал членом сената. О нем известно, что он был серой масти и происходил из Испании.

В латинском языке использовалось много терминов, обозначающих лошадиные масти. Наиболее распространенный — «*albus*», то есть «белый», реже встречаются его синонимы «*albineus*» и «*candidus*». По мнению С. Д. Клейнер, у римлян могла быть градация степени белизны окраса. Вороную масть сначала называли словом «*niger*», затем «*maurus*» (дословно «цвета мавра»). Встречаются термины «*rufus*», «*russeus*», «*roeniceus*», «*puniceus*», «*phoenicatus*» (рыжий), «*flāvus*», «*florus*», «*fullus*», «*faluus*» («желтый» — о конской гриве), «*badius*» (гнедой), «*gilius*» (бурый), «*spadix*» (возможно, саврасая или буланая), «*glaucus*», «*canus*», «*cinereus*» (серый), «*serinus*» (буланый). Наличие в латинском языке терминов «*murinus*» (мышастый — лошадь пепельного цвета с черной гривой, хвостом и черным ремнем по спине), «*calidus*» (с белой отметиной на голове), «*retilus*» (с белыми ногами), «*varius*» (пятнистый), «*maculosus*» (с темными пятнами) и других им подобных говорит о том, что римляне придавали мастям лошадей большое значение.

Глава 4 Кельтский мир



Когда Римская империя на рубеже двух эр находилась на пике своего могущества, в Европе у нее был серьезный противник — многочисленные, хотя и лишенные организационного единства кельтские племена. Во второй половине I тысячелетия до н. э. они населяли большую часть Европы (территория современных Франции, Германии, Бельгии, Чехии, Словакии, Австрии, Швейцарии, Венгрии, Румынии, Пиренейский полуостров, Британские острова) и некоторые регионы Ближнего Востока (Малая Азия). От их пребывания на карте сохранилось много топонимов: Кремона, Верден, Медиоланум (Милан) и другие. Греческие географы называли кельтов в одном ряду с великими народами древности — персами, скифами и ливийцами, однако в действительности кельты не были единым народом. В понятие «кельты» у античных авторов входило много племен — галлы, белги, галаты... Современные ученые делят кельтов на континентальных и островных. К первым относят жителей римской провинции Галлия (современная Франция), кельтиберов (Пиренейский полуостров), лепонтийцев (современная Швейцария) и галатов (Малая Азия). Островными считают жителей Британских

островов и римской провинции Арморика (позднее Бретань, современная Франция).

Если судить по археологическим находкам, кельты были искусными ремесленниками — гончарами, металлургами и оружейниками. Высокая значимость лошади в их культуре подтверждается не только отсылками античных авторов, но и археологическими находками. В кельтских захоронениях часто находят детали повозок и конской сбруи. Для западного варианта гальштатской культуры (примерно 900—400 годы до н. э., современная Испания, Франция, Британские острова) характерны четырехколесные повозки и роскошные сбруи с украшениями из бронзы. В некоторых могилах обнаруживают просто пару колес, — видимо, кельты считали этого достаточным для замещения полноразмерного экипажа, который, вероятно, должен был отвезти умершего в страну мертвых. Лошадей, однако, в человеческие захоронения не клали. Исключение составляет захоронение VI века до н. э. в пещере в Бычи скала в Моравии, на восточной окраине зоны расселения кельтских племен. В пещере найдены останки сорока женщин и двух лошадей, все они были убиты и четвертованы. Возможно, это не обычное, рядовое захоронение, а результат особого обряда, принесения в жертву женщин и лошадей с какой-то определенной целью. В доримской Галлии были найдены останки семи лошадей в специфических позах, это захоронение датируется примерно IV веком до н. э. Эти лошади погребены с оружием, причем погнутым или сломанным, что может также указывать на особый характер захоронения.

Основным транспортом кельтского мира была повозка, запряженная лошадьми. На ступицах колес часто изображались спирали — традиционный для кельтов узор. Встречаются и двухколесные повозки, предположительно для скачек, и боевые колесницы, которые могли принадлежать кельтской знати, и изображения всадников на лошадях без седел. В восточном регионе распространения гальштатской культуры (Малая Азия, современная Румыния и Венгрия) в погребениях была найдена лишь одна повозка — и не настоящий экипаж, а десятисантиметровая модель.

Отдельные части кельтской упряжи были бронзовыми, но на колесах были железные ободья, так как железо прочнее

бронзы. Что касается удила, то кельты по большей части пользовались удилами из двух сочленений, а на территории Шампани, в Британии и Ирландии в ходу были даже грызла из трех сочленений. Такие конструкции с незначительными модификациями используются уже много веков. Т. Пауэлл отмечает, что эта модель получила распространение благодаря тому, что она комфортнее для лошади.

Для всех регионов расселения кельтов характерно большое количество изображений лошадей. Боевого коня можно увидеть на реверсе большинства галльских монет. По отзывам античных авторов, это не случайно: в древности Галлия славилась своим коневодством.

Кельты носили штаны, которые в римских источниках называются *bрасае*. От этого слова происходит современное слово «брюки». Возможно, этот предмет одежды был изначально рассчитан на верховую езду, как и у скифов.

Одной из самых почитаемых богинь у кельтов была Эпона, покровительница всадников, коневодства и земледелия. Обычно она изображалась сидящей боком верхом на кобыле, за которой следует жеребенок. Эпона приобрела большую популярность и у римлян, особенно среди воинов. Римская религия адаптировала ее образ, вероятно, потому, что у римлян не было собственного бога — покровителя коневодства. За коневодство у римлян отвечал бог морей и потоков Нептун, да и то в более позднюю эпоху, когда его образ был отождествлен с греческим Посейдоном. Позднее в Британии и Галлии также возник синкретический культ Марса как бога-защитника от всякого зла и болезней, которого изображали в виде всадника.

Много лошадиных образов было в кельтской низшей мифологии. Наиболее популярными среди них были водяные лошадки, у шотландцев келпи — злые духи, которые заманивают человека сесть на них верхом, а затем сбрасывают в воду и иногда топят.

Основным родом войск у кельтов были колесницы, искусству управления которыми придавалось большое значение. В отличие от античных и ближневосточных кельтские колесницы были открыты не сзади, а спереди. Это облегчало выполнение маневра, о котором пишут античные авторы: возница

на ходу осаживал лошадей, вскакивал на дышло и пробегал по нему вперед. Было ли это тренировочным упражнением, выполнять которое должны были уметь все воины, или демонстрацией особенной удали, сказать трудно.

Колеса кельтских колесниц сильно гремели. Это пугало непривычных римских лошадей и давало кельтам преимущество в бою. Колесничное войско кельтов успешно противостояло и сильнейшему из римских родов войск — пехоте. Своеобразной была тактика колесничного войска у британцев: сначала они носились перед строем неприятеля и стреляли из луков, устрашая врага уже своим видом, а затем сходили с колесниц и продолжали бой пешими.

По свидетельству Тацита, в кельтском обществе привилегированное положение было у возниц, способных искусно править колесничными лошадьми. Однако это сомнительно. Конечно, для эффективного ведения боя маневренность колесницы очень важна, но непосредственно в сражении все же важнее роль воина, стоящего в колеснице.

Вряд ли у кельтов была настоящая кавалерия, как у ассирийцев или римлян. Кельтские всадники собирались лишь для участия в войне, так что назвать их регулярным войском нельзя. Впрочем, это не мешало им быть эффективными в бою и наводить ужас на врагов. Плутарх сообщает, что галльские всадники, служившие под командованием Публия Красса, хватались за пики парфянских катафрактариев и сбрасывали их на землю или спешиливались и поражали вражеских коней в живот.

Географ Павсаний (II век н. э.) пишет о так называемой «trimarcisia» («три лошади») — своеобразном боевом расчете у галатов, состоявшем из трех всадников. Как правило, это был знатный воин с двумя спутниками, в задачу которых входило страховать его во время боя и отдать ему в случае необходимости свою лошадь взамен раненой или убитой. Однако нет точных сведений о том, что это был особый род войск.

Легко догадаться, что кельты при такой важности конницы очень ценили хороших лошадей и были готовы платить за них большие деньги, о чем сообщает, в частности, Цезарь. В 171—170 годах до н. э. в Риме появился царь альпийских

кельтов по имени Цинцибил со своеобразной дипломатической миссией — установить торговые контакты, и главным образом ради того, чтобы приобрести римских лошадей. Вместе с лошадьми кельты получили двух рабов-берейторов. Сенат пошел навстречу грозным соседям Рима, поскольку в тот момент были напряженные отношения с Македонией и хотя бы временная лояльность кельтов была чрезвычайно важна.

У кельтских народов, однако, были и свои превосходные кони; особенно ценились, в том числе и римлянами, небольшие лошадки из провинции Лузитания (современная Португалия). Кельтиберы использовали их не только в бою и для езды, но и в сельском хозяйстве. Они были быстры и годились для длительных путешествий. Основными их достоинствами были высокая маневренность и необычные аллюры. Здесь требуется объяснение. У большинства современных лошадей условно средним по скорости аллюром (между шагом и галопом) является рысь. Это двухтактный аллюр, при котором лошадь одновременно ставит на землю сперва одну диагональную пару ног, затем вторую. Но некоторые лошади вместо рыси исполняют ходу — аллюр четырехтактный, при котором на землю в момент времени ставится только одна нога. За счет того, что при ходе хотя бы одна нога всегда касается земли, ехать верхом очень удобно, поскольку всадника не подбрасывает в седле. По механике хода аналогична шагу, но по скорости приближается к рыси. Раньше в литературе всех лошадей, не двигающихся рысью, называли иноходцами, но это не очень точное название, поскольку есть еще и иноходь — двухтактный аллюр, похожий на рысь, но при нем на землю одновременно ставят обе либо правые, либо левые ноги. Езда на такой лошади специфическая: всадника не подбрасывает в седле, но сильно качает из стороны в сторону. В современной конной литературе лошадей, исполняющих иноходь и/или ходу, условно называют аллюрными. Одно из самых древних упоминаний аллюрных лошадей можно встретить у Гомера.

В V веке по всей Европе были известны британские аллюрные лошади; некоторые ученые считают, что именно эти лошади стали предками аллюрных коней Пиренейского полуострова. Но может быть и наоборот — что британские лошади являются потомками лошадей Пиренеев...

Археологические находки в Британии говорят о том, что и здесь была важна роль колесниц. Остатки колесниц встречаются, например, в мужских и женских захоронениях аррасской культуры последних веков старой эры, сформированной, как считалось, переселенцами из Галлии. Сохранились в Британии и памятники материальной культуры, связанные с лошадьми, — так называемые «меловые лошади». Самая древняя и известная из них — Белая Лошадь в окрестностях деревни Аффингтон (графство Уилтшир). Это гигантское контурное изображение скачущей лошади, состоящее из траншей, заполненных толченым мелом; ширина траншей — три-четыре метра. Обращает на себя внимание то, что оно явно предназначено ее создателями для рассматривания сверху. Кто же должен был рассматривать Белую Лошадь? Эпона? Или британская богиня — покровительница лошадей Рианнон? Или бог солнца Белинос?

О происхождении Белой Лошади существуют разные версии — по большей части легендарные. Так, согласно одной из них, на этом холме святой Георгий поразил дракона, и Белая Лошадь есть как раз этот самый... дракон. В другом варианте легенды говорится о победе над драконом волшебника Мерлина. Неподдалеку есть и Драконов холм с проплешинами, на которых не растет трава, — разумеется, потому, что туда попала кровь дракона. Есть версия, что это знак в честь победы короля Альфреда над датчанами в 861 году, поскольку белая лошадь фигурирует в легендах об Артуре: в древности британцы считали, что она будет танцевать на холме, когда их король проснется и освободит Британию от захватчиков-саксов. Впрочем, некоторые современные ученые видят в этом изображении собаку, а не лошадь.

Путаница с трактовкой Белой Лошади объясняется разногласиями ученых в датировке памятника. Первые упоминания о ней относятся к XI веку, но пробы грунта под траншеями показали, что они были вырыты в 1200–800 годы до н. э., то есть в конце бронзового века.

В Ирландии остатки боевых колесниц обнаружены в вотивном кладе близ озера Ллин-Керриг-Бах. Здесь их находилось по разным подсчетам от 10 до 22; столь большой разброс объ-

ясняется тем, что иногда невозможно понять, сколько колес было у одного экипажа — два или четыре. Кроме того, в кладе много трензелей, 140 колец для вожжей и, возможно, остатки ярм.

Величайший герой Ирландии Кухулин, согласно сагам, ездил на серпоносной колеснице, которая наносила врагам большой урон. Другие персонажи саг также почти всегда перемещаются на колесницах, а если и ездят верхом, это указывает на их принадлежность к потустороннему миру. Особенно ярко это отражено в саге «Разрушение дома Да Дерга», в которой рассказывается о гейсах (священных запретах) короля Конайре Великого. В Ирландии гейсы были как у отдельного человека, так и у целых племен. Нарушить гейс означало обречь себя на верную гибель. Итак, королю Конайре было запрещено проезжать «к дому Красного» (дому Да Дерга), имея впереди трех всадников в красном. В саге такие всадники, явно потустороннего происхождения, появляются впереди короля, и он не может ни обогнать их, ни уговорить их уступить ему дорогу. Это событие вместе с нарушениями остальных гейсов приводит Конайре к гибели.

Некоторые гейсы были прямо связаны с лошадьми. Так, правитель Лейнстера не мог переезжать реку Мэг-Мейстин на грязной лошади с черными копытами. Правителю Ульстера было запрещено посещать конную ярмарку в Рат-Лайне, а верховному королю Ирландии нельзя было понукать свою лошадь возле местечка Фэн-Чомиер.

Настороженное отношение к всадникам сохранила традиция и других кельтских народов. В валлийской средневековой мифологии есть образ загадочной всадницы на белой кобыле, которую, как и ирландских всадников в красном, невозможно догнать. В фольклоре Уэльса упоминается белая лошадь — демон, подстерегающий путников на дорогах.

Среди кельтских имен, сохранившихся у их потомков, немало связано с лошадьми. У современных ирландцев в ходу такие имена, как мужские Карбра, Корбах, Корбнет («возничий»), Кормак («сын возничего»), Эханн («бурая или гнедая лошадь»), Эхарках, Охи («всадник»), Эхри, Эхигерн («властелин лошадей»), а также женские Эхна и Эхра, означавшие

просто «лошадь». У валлийцев есть имена Кадварх («битва коней»), Ллиуарх (имя коня бога Луга), Марх («конь»), Мархит («повелитель лошадей»). Не забывали они и про Эпону, древнюю богиню-покровительницу лошадей, называя в ее честь девочек в христианские времена. При анализе кельтских имен бросается в глаза большое количество синонимов для обозначения возничего — это отражение развитого использования лошадей в колесницах.

В кельтский мир можно условно включить и пиктов. Об их языке сохранилось очень мало сведений, и они не позволяют отнести пиктский язык к кельтской группе, — видимо, он был даже не индоевропейским, а языком-изолятом. Однако пикты были древнейшим из народов, населявших регион, где были распространены кельты, и поэтому изучаются учеными-кельтологами. Они населяли Центральную и Северную Шотландию и совершали набеги на Лондиниум (современный Лондон). К VI веку племена пиктов создали несколько государственных образований, которые позже объединились в Королевство пиктов. Расцвет его пришелся на VIII век, а в IX веке в Шотландии уже господствовали скотты, среди которых пикты постепенно растворились.

По всей Шотландии, преимущественно в ее восточной части, остались каменные памятники эпохи пиктов. На некоторых из них изображены лошади, причем очень реалистично — настолько, насколько это возможно для рельефа на камне. На самом раннем изображении (начало V–VI век) можно увидеть лошадь с хорошими, крепкими ногами, высоким шагом и слегка вогнутым профилем, что вообще характерно для лошадей не североευропейского, а восточного происхождения. В то же время, судя по находкам, во времена господства пиктов в Шотландии водились лошади, похожие на современных эксмурских и шетлендских пони. Эти лошади маленькие, коренастые, мохнатые и с грубыми головами — они совсем не похожи на лошадей, изображенных на древних камнях. И этому факту нет никаких объяснений

На знаменитом камне из Хилтона (VIII–IX века) изображена сцена охоты: в центре верхом едет женщина, сидящая на лошади боком, рядом с ней выбиты зеркало и гребень —

символы женственности. Ниже женщины еще два всадника и две собаки. Кто эта женщина? Богиня Эпона? Или же реальная правительница пиктов? У ее лошади высокий выход шеи, длинный корпус и высокий пристанов хвоста. На пиктских камнях встречаются также изображения лошадей со спущенными крупами, низким пристановом хвоста и крупными копытами. Все эти изображения могут говорить о том, что у пиктов были лошади разного типа, которые использовались как в бою, так и на охоте и, видимо, в развитом сельском хозяйстве.

Самая дальняя окраина кельтско-пиктского мира — Шетлендские острова с их частыми дождями и сильными ветрами, от которых негде укрыться. На этих островах в Ангусе были найдены подземные конюшни II века и скелет лошади ростом всего 102 сантиметра в холке. Такие же подземные конюшни есть и в Шотландии — строили их, судя по всему, тоже пикты, которые, вероятно, и завезли на Шетлендские острова маленьких лошадок.

Сейчас славу этих островов составляют маленькие, мохнатые пони — очень распространенная в мире порода, которую можно часто увидеть в пони-клубах, цирках и зоопарках.

Глава 5
Лошади Средневековья:
Европа, Ближний и Средний Восток



Византия

В 476 году последний император Римской империи Ромул Август отрекся от престола. Современные историки называют это событие границей между Античностью и Средними веками.

От Римской империи Византия унаследовала многое, в том числе и устройство армии — впрочем, с оговоркой, важной для нас: после битвы при Адрианополе (378 год) сильно возросла роль кавалерии. С этого момента кавалерия становится доминирующим родом войск. Одной из причин такого изменения стал этнический состав византийской армии. По сравнению с римской армией в ней увеличилось число варваров — готы, аланы, гунны, большинство из которых были воинами-всадниками. Правительство оказалось перед необходимостью формировать из них все больше кавалерийских частей. Основным их оружием служил лук, у некоторых всадников были копья. Линейная пехота в тот период стремительно деградировала и с начала V века приобрела уже сугубо вспомогательное

значение — ее функции сводились к поддержке кавалерии при атаке и прикрытию ее отступления.

В Византии было написано много сочинений по воинской стратегии и тактике, в том числе знаменитый трактат «Стратегикон». Этот трактат разделяют на три части: первая приписывается магистру Урбикию (505 год), вторая датируется временем правления императора Маврикия (582—602 годы), третья — серединой VI века. В качестве основного кавалерийского подразделения в «Стратегиконе» описывается тагма, или банда, состоящая из 300 всадников. Предписывается создавать тагмы с разнородным по внешнему виду всадников и лошадей составом: в таком случае противник на поле боя не сможет их подсчитать.

«Тактика» императора Льва VI была написана в конце IX — начале X века, когда серьезную угрозу для империи представляли арабские государства. В трактате отмечается, что именно кавалерия должна противостоять арабам, воюющим верхом, — как наиболее эффективный в этом случае род войск. Император Никифор II Фока (правил в 963—969 годах) в своих сочинениях упоминает такие виды кавалерии, как прокурсоры (легкие разведчики и лучники), регулярная кавалерия и катафрактарии (тяжелая кавалерия). Начиная с VII века примерно 40 процентов византийских всадников были лучниками. Катафрактарии были вооружены булавами и мечами с односторонними лезвиями и носили панцири. Их лошади были защищены попонами, обшитыми маленькими металлическими пластинами, и таким же образом отделанным куском кожи на лбу.

Тяжелая кавалерия постепенно утрачивала свое значение. В последний раз она упоминается в трактате Никифора Урана, написанном в правление Василия II (976—1025 годы). Вероятно, окончательно византийская катафракта исчезла несколько позже, в середине XI века, возможно, при Константине X (1059—1067 годы). Во всяком случае, когда в конце XI века в Византии возникла идея возродить тяжелую кавалерию, ее набирали уже из числа норманнов, с середины XI века обосновавшихся на юге Италии.

Уменьшение важности тяжелой кавалерии связано с тем, что в разгоравшихся в XI веке войнах против сарацин (юг Ита-

лии), печенегов и узов (Балканы), а также сельджуков (Анатолия) легкая кавалерия была эффективнее. Враги империи были легкими всадниками, и бороться против них следовало их же тактикой.

В «Стратегиконе» (его автора часто называют Псевдо-Маврикием) впервые упоминаются стремена. Поскольку это происходит в первой части трактата, можно сказать, что в начале VI века стремена уже были известны в Византии; ромеи заимствовали их, скорее всего, у восточных кочевых народов, в частности у аваров. Есть гипотеза, согласно которой стремя в виде веревочных петель (а не рамки из твердого материала, на которую опирается нога всадника) существовали до VI века. В наше время такие стремена используются некоторыми кочевниками Северной Африки. Совершенствование стремян происходило постепенно: сначала их делали очень большими из деревянного прута, потом стали укреплять металлической оплеткой, позже они стали целиком металлическими. Сейчас большинство ученых склоняются к мысли, что стремена были изобретены независимо в нескольких местах. Они очень быстро прижились, и это неудивительно: когда всадник получает опору для ноги, его посадка становится более крепкой, и он меньше устает во время езды. К тому же при наличии стремяни легче садиться на крупную лошадь.

В наше время езду рысью без стремян используют как обязательное упражнение при обучении всадников. Мне, помнится, в первый раз даже не удалось проехать рысью без стремян ни одного круга: я сразу же начинала падать, хотя обычной рысью до этого я ездила вполне уверенно, и лошадь переходила в шаг. Нетрудно представить себе, каково было всадникам древности все время обходиться без этого маленького, но такого важного приспособления и как сильно оно облегчило им жизнь...

Византийцы очень скоро оценили удобства, которые давали стремена. В VI веке появились седла с тремя стремянами, два из которых были с левой стороны. В таких седлах ездили депотаты — санитары, которые располагались между первой и второй линией боевого порядка. На лошадь традиционно садятся слева, и дополнительное левое стремя было предусмотрено для раненых, которых депотат мог таким образом посадить позади себя.

В Византии, как и в Риме, лошади были дорогим удовольствием. Согласно эдикту Диоклетиана (IV век), максимальный уровень цены на беговую лошадь составлял 100 000 денариев, кавалерийскую — 36 000, на племенную матку — 10 000; при этом корова не могла стоить дороже 2000 динариев, лев (для зверинца) — дороже 150 000. Как легко увидеть, цены на беговых лошадей были сопоставимы с ценой на экзотических животных.

В Византии продолжалась традиция состязаний колесниц на ипподромах, хотя в отличие от римлян ромеи не вели строго их учета. Лошади выступали в возрасте от пяти до двадцати лет, при том что для хозяйственных работ использовались животные в возрасте от двух до тридцати лет. Популярность гонок колесниц была настолько велика, что даже когда император Феодосий I в 394 году запретил Олимпийские игры как языческую забаву, гонки продолжались. Ипподром в Константинополе был, по сути, центром политической жизни империи. В эпоху богословских споров партии болельщиков вставали на сторону тех или иных богословских течений. Например, в VI веке «зеленые» были сторонниками монофизитства, а «синие» — халкидонского вероисповедания.

Западная Европа

От римлян Европе досталась развитая сеть дорог. Но на чем по ним передвигались те, кто явился вслед за римлянами? Система упряжи, использовавшаяся в Риме, была очень неудобной. С нею грузоподъемность животных была в четыре раза меньше, чем ныне, что препятствовало применению тяжелого плуга и тяжелых телег и, следовательно, замедляло доставку грузов.

В IX веке появился хомут — деревянное кольцо, которое надевается на шею лошади и через постромки служит для передачи тягового усилия животного на телегу или сельскохозяйственное орудие. Позднее появилась шорка — два ремня, один из которых проходит у лошади поперек груди спереди и дальше соединяется с постромками, идущими вдоль корпуса,

а второй проходит поперек холки и соединяет концы первого. Тогда же распространяется дышло — жердь, присоединенная посередине передка повозки, по обеим сторонам от которой ставят запрягаемых лошадей. Дышло соединяется ремнем с нижней частью хомута. Правда, в Средние века оно жестко крепилось к поперечной оси повозки, что затрудняло прохождение поворотов. Тем не менее в результате этих усовершенствований появилась возможность перевозить тяжелые грузы, и в XII веке в Европе началось усиленное строительство дорог.

Европейские повозки были двух- и четырехколесными, у колес были спицы и составной обод. В некоторых городах запрещалось использовать металлические шины, так как они портили мостовые. Кузов повозок делали из ивняка или досок, для дальних путешествий предназначался крытый кузов. В повозках, однако, жители средневековой Европы перемещались редко, предпочитая, если речь не шла о перевозке больших грузов, ездить верхом. Причиной тому было прежде всего отсутствие рессор: все толчки от неровностей дорог, даже самые мелкие, передавались пассажирам.

Первые подковы были из бронзы и имели волнистые края. К X веку в обиход вошли железные подковы с гладкими краями и восьмью гвоздями, предотвращавшие стирание копыт. В Англии железные подковы делались из железа, как и монеты, а потому часто ценились дороже денег. В XII веке они даже принимались при уплате налогов.

В Германии и Испании в плуг лошадей начали запрягать с XI века (прежде использовали быков или волов). А вот законодательство Уэльса, к примеру, запрещало пахать на лошадях или коровах, кроме специально оговоренных случаев. Однако на лошадях можно было боронить. На лошади, предназначенной для транспортировки дров, разрешалось ездить верхом, только если в этот момент она не везла груз. Средневековые авторы утверждали, что для крестьянского хозяйства держать вола выгоднее, чем лошадь. Во-первых, вол терпеливее и сильнее, а во-вторых, если он падет, то можно продать мясо и шкуру, а от лошади только шкуру.

Стоит отметить примечательный факт: в книжных миниатюрах, изображающих Ноев ковчег, пары лошадей долгое время не было. По мнению французского медиевиста Мишеля

Пастуро, это связано с тем, что лошадь считалась очень важным животным, слишком близким к человеку, а значит, включать ее в Ноев ковчег вместе с «простыми» животными было нелогично. Но к XIII веку общественное восприятие лишает лошадь этих «привилегий», и в bestiариях ковчега появляются ее изображения.

Средние века часто называют эпохой рыцарей. Все рыцари были всадниками, а значит, не могли обходиться без лошадей. Именно в эту эпоху европейская тяжелая кавалерия переживает небывалый подъем.

Одна из наиболее проблемных тем в истории конного дела — посадка рыцаря в седле. В Византии, как мы уже сказали, стремена появились в VI веке, но в Западной Европе они распространились лишь двумя веками спустя. Это не только облегчило езду, но и изменило тактику ведения боя: внедрение стремян сделало возможным применение рыцарями длинного копья, поскольку появился упор, необходимый при таранном ударе, чтобы не вылететь из седла.

На средневековых изображениях мы видим скачущих рыцарей, у которых вперед сильно вытянуты ноги и наклонен корпус, а носки провалены в стремена. Именно так долгое время и описывали рыцарскую посадку. В действительности же, если всадник вытягивает ноги вперед, его корпус сразу же отклоняется назад. Эти вещи жестко взаимосвязаны, и сочетать одно с другим физически невозможно. Положение стопы в стремях на изображениях тоже неестественное: если у всадника и возникает необходимость подать ноги вперед, пятка опускается вниз, и в результате создается хороший, осязаемый упор широкой частью стопы на стремя. Если же носок проваливается, то это не только опасно, так как при падении нога может застрять в стремях, но и неудобно: дужка стремени начинает давить на подъем стопы.

Еще одна деталь, важная для понимания и реконструкции особенностей рыцарской посадки, — это шпоры. Впервые они встречаются уже у кельтов латенской культуры; о шпорах пишет Ксенофонт в трактате «О верховой езде». В Средние века они приобретают не только практическое, но и символическое значение: рыцарь получал шпоры при посвящении и они

были символом рыцарства. В 1302 году во время Фламандского восстания после битвы при Куртре фламандцы-победители собрали с трупов убитых французских рыцарей 700 пар золотых шпор, которые вывесили в одной из церквей в назидание будущим поколениям. В историю эта битва вошла как Битва золотых шпор. Сами по себе шпоры должны усиливать действие шенкеля (внутренней стороны голени всадника) на бок лошади, и для этого они в норме воздействуют примерно на середину бока. Чтобы доставать до нужного места из положения «нога выдвинута далеко вперед», у них должен быть репеек (колющая часть) длиной не менее 30 сантиметров, а то и больше, иначе всадник будет касаться шпорой возле локтя лошади и мешать ей двигаться. Но если посмотреть на сохранившиеся средневековые шпоры, легко заметить, что их репейки намного короче. Следовательно, не будет ошибкой сказать, что посадку всадника, которую мы видим на миниатюрах, можно считать художественным вымыслом.

Проблема реконструкции настоящей рыцарской посадки в седле осложняется тем, что — странно, но факт — в Западной Европе на протяжении веков не было написано ни одного сочинения о верховой езде. Первое руководство для всадников появляется лишь в 1430 году — «Книга науки хорошо ездить верхом в любом седле». Автором ее был король Португалии Дуарте (Эдуард) I Красноречивый. Он описывает пять способов посадки, привязывая их к определенным типам седла: «...Нужно знать, что есть пять способов езды верхом, которые являются основными и от которых все другие производятся».

Во времена дон Дуарте было распространено так называемое брабантское седло с высокими луками (изгибами в передней и задней части седла, между которыми и сидит всадник). Седлалище всадника было как будто зафиксировано между ними. «Первый — в таких седлах, которые требуют, чтобы ноги были прямые, немного продвинутые вперед и твердо опирающиеся на стремена». Обратите внимание: дон Дуарте советует выдвинуть ноги немного (а не сильно) вперед, упираясь в стремена. Судя по всему, это и есть самая распространенная рыцарская посадка. Таким образом, вытянутые вперед ноги рыцарей на средневековых изображениях — действительно преувеличение, но основанное на реалиях.

Второй способ посадки похож на первый, но с опорой на седло, а не на стремяна. Он применялся в Англии и некоторых провинциях Италии, но сам дон Дуарте его не наблюдал. Такая посадка возможна в разных седлах.

«Третий способ — ездить, твердо опираясь прямыми ногами на стремяна, не сидя посередине седла, но получая некоторую помощь от лук». Здесь дон Дуарте описывает посадку в турнирных седлах, у которых задняя лука часто была раздвоенной, и потому о луках говорится во множественном числе. Этот способ похож на первый, и стремяна при этом должны быть неподвижными, не смещаться.

Четвертый способ езды часто применялся на Пиренейском полуострове — это а-ла жинета, или, по-испански, жинета. Жинета пришла в Португалию и Испанию из Северной Африки, а название получила по имени североафриканского племени. Она основана на коротких стремянах и особом седле. У этого седла тоже высокие луки, но иной формы, чем у брабантского. Ноги всадника при этом находятся под седалищем, а не впереди, колени согнуты, пятки опущены вниз. Он сидит посередине седла, сжимает корпус лошади ногами и может при необходимости наклоняться вперед. Главное достоинство такой посадки — возможность приподниматься на стремянах на любую высоту и немного поворачиваться, благодаря чему удобно вести сабельный бой.

Пятый способ по дону Дуарте — это езда без седла или на вьючном седле, у которого нет стремян.

Женщины в Средние века все еще ездили по-мужски, как и в Античность, а на дальние расстояния путешествовали в основном в экипажах, хотя это и было неудобно. Верхом дамы сидели в седлах с короткими стремянами и носили специальные платья для верховой езды с разрезами спереди и сзади. Сохранились изображения, на которых женщины сидят боком, но у историков нет уверенности, что это не художественная условность или какая-то особая практика, к которой прибегали редко.

Вернемся к рыцарской езде и рыцарским лошадям. Бытует мнение, будто рыцарь, упавший на землю в латах, не мог самостоятельно подняться, настолько тяжелыми они были, а ры-

царские кони, соответственно, были тяжеловозами — очень высокими, крупными, с толстыми ногами, широкими шеями и сильно развитыми мышцами. Это не так. В Средние века лошадей-тяжеловозов не существовало. Тяжеловозы по своему назначению — это рабочие деревенские лошади. В Средние века они были некрупные и универсальные по своим функциям, то есть годились не только на то, чтобы возить на телеге тяжести и пахать, но и для путешествий, если была необходимость, например, отправиться в паломничество. Тяжеловозы в том виде, в каком мы видим их сейчас, были выведены тогда, когда началось развитие промышленности. Они должны были приводить в движение крупные машины (например мельницы и прессы) и перевозить на большие расстояния серьезные грузы. Это понадобилось при увеличении торгового оборота, в том числе и сельскохозяйственной продукции. Средневековые же крестьянские хозяйства еще не оперировали такими объемами производства (зерна и другой продукции), для перевозки которых нельзя было бы обойтись обычными лошадьми.

Другой фактор — вес рыцарского доспеха. Иногда утверждается, что всадник в доспехах весил чуть ли не 200 килограммов. В действительности же самые тяжелые модели доспехов относятся к позднему Средневековью и использовались не в реальном бою, а на турнирах. Толщина их пластин составляла 7–8 миллиметров, толщина шлема — 13 миллиметров. Такие доспехи весили около 30 килограммов. Примерно столько же весили доспехи для лошади. Полный боевой доспех всадника был легче — 20–22 килограмма. Если учесть, что люди раньше были ростом ниже, чем наши современники, и даже очень крупные мужчины весили около 80 килограммов, легко подсчитать, что максимальный вес рыцаря в доспехах был около 110 килограммов, а вместе с доспехом для лошади — 140 килограммов. Для того чтобы нести на себе такую массу, лошадь не должна быть сверхсильной. Современные монгольские лошади ростом 129–132 сантиметра в холке несут взрослого всадника и совершают при этом марш-броски 100–120 километров в сутки, а в обычное время проходят 60–80 километров в сутки. Тушинские лошади в Грузии способны нести 100 килограммов и проходить при этом 100–120 километров за двенадцать часов. Можно точно сказать: чтобы везти рыцаря,

лошади не обязательно быть высокой. Если же учесть, что рыцари по горным тропам не скакали и не делали марш-бросков в полном вооружении, а облачали в латы себя и своих боевых четвероногих товарищей только непосредственно перед схваткой, легко понять, что необходимости в выведении тяжеловозов в Средние века не было.

К XVI веку, то есть к концу Средневековья, уже успела сформироваться и завоевать популярность испанская школа верховой езды, о которой мы будем подробнее говорить в следующей главе. Но для того чтобы стать популярной в XVI веке, эта школа должна была зародиться раньше — веке в XIV. Следовательно, уже тогда рыцарские лошади должны были быть способны выполнять ее специфические элементы, а для этого быть мускулистыми — но сухими, массивными — но в меру, проворными, быстрыми и энергичными. Если же обратиться к более ранним, до XIV века, источникам, например к валлийской придворной поэзии XII–XIII веков, то мы увидим, что самыми важными качествами боевых коней считались их стремительность и боевой дух. Кони описываются высокими, сильными, округлых форм, стройными и упитанными, с головами как у оленей. Это тоже явно не тяжеловозы. Тяжеловоз — это очень массивная упряжная лошадь. Хотя очевидно, что потомки рыцарских коней впоследствии, в эпоху, условно именуемую Новым временем, дали начало некоторым породам тяжеловозов.

В рассматриваемый исторический период еще не было понятия породы лошади, аналогичного современному, и лошади назывались по месту своего происхождения, однако уже появились термины, обозначающие типы лошадей. Это дестрье, курсе, палефруа (или, по англоязычным источникам, пэлфри) и хакне. Отметим, однако, что эта классификация типов лошадей взята историками главным образом из рыцарских романов и ни в одном пособии того времени по конной тактике не приводится. Впрочем, это не означает, что эта классификация не применялась в быту.

Название «дестрье» производят от латинского «dextarius» («правосторонний»). Смысл такой этимологии неясен: то ли этих лошадей надо было вести под уздцы справа (традиционно лошадь ведут слева), то ли они были приучены поднимать-

ся в галоп преимущественно с правой ноги, которая при этом выносится вперед чуть дальше левой. Дестрье были боевыми рыцарскими конями и отличались относительно высоким ростом — судя по сохранившимся доспехам, они могли быть до 162 сантиметров в холке. Однако им в этом смысле было далеко до большинства пород современных европейских тяжеловозов. Если судить по сохранившимся изображениям, у них были мощные крупы и сильные задние ноги, не только принимающие на себя серьезный вес всадника в полном вооружении, но и позволявшие совершать резкие остановки, развороты и подниматься в галоп с места. У некоторых дестрье был вогнутый профиль, что указывало на наличие восточной крови. Впрочем, эти лошади были не так широко распространены, как курсе, тоже боевые кони.

Название «курсе» происходит от старофранцузского «cours» («бег») или, возможно, от староитальянского «corsiero» («боевой конь»). По сравнению с дестрье они были легче и быстрее, а по цене дешевле. Ими пользовались не только в бою и на турнирах, но и на охоте. Некоторые авторы считают, что дестрье чаще применялись на турнирах, а в настоящий бой рыцари шли на более дешевых лошадях курсе. Курсе были универсальными лошадьми, годными под седло. В качестве вьючных, скорее всего, они не употреблялись — упоминаний об этом в письменных источниках нет. На них ездили оруженосцы и свита дворян.

Хакне — это некрупные, легкие, спокойные, удобные под седлом лошади для охотников или крестьян, а иногда и для рыцарей, на которых путешествовали, охотились, перевозили небольшие вьюки.

Для путешествий аристократов больше всего подходили палефруа. На Британских островах они были распространены с X века. Возможно, их название происходит от немецкого «Pferd» («лошадь»), которое, в свою очередь, восходит к латинскому «paraveredus», обозначавшему лошадь гонца. Отметим, что по-немецки лошадей, похожих на палефруа, называли «Zelter», что означало «иноходец/аллюрная лошадь». Палефруа действительно были легкими аллюрными лошадьми. Конечно, они не могли везти на себе закованных в латы рыцарей, но верхом на такой лошади рыцарь мог пуститься в даль-

ний путь, так как ее ход был удобным и мягким для всадника. Палефруа очень ценились и стоили весьма дорого, по цене не уступая дестрье. Например, в Уэльсе палефруа стоил 120 пенсов — для сравнения: двухлетний жеребчик, прошедший только начальный тренинг, стоил 60 пенсов. В средневековой художественной литературе сохранились описания путешествий, в которых дворянин ехал верхом на палефруа в сопровождении оруженосца, а тот следовал за ним на более тяжелом и недорогом хакне. Палефруа отличались выносливостью, их считали единственными лошадьми, подходящими для больных или ослабленных всадников. Простолюдинам на палефруа ездить было запрещено. Аристократы же на этих лошадях не только путешествовали, но и охотились. Интересно, что дамам рекомендовалось ездить на палефруа только шагом, хотя маловероятно, чтобы все дамы следовали этому совету. Но здесь нельзя исключать и сложность с точным переводом названия аллюра: под шагом могла подразумеваться хода. Например, в современном английском слово «walk» означает и шаг, и иногда ходу.

Лошади описанных типов могли быть разного происхождения. Во Франции самыми «конными» были провинция Перш (территория нынешних департаментов Орн, Эр, Эр и Луар и Сарта) и граничащая с ней Нормандия. В Перше еще во времена Цезаря разводили лошадей для конницы, а в Средние века — рыцарских коней. Они были среднего роста, крепкие и очень сильные. Их потомки сформировали першеронов — одну из самых крупных пород современных тяжеловозов. В генофонде этой породы явно оставили свой след легкие восточные лошади, которые стали доступны французским коневодам еще в VIII веке, после разгрома мавров при Пуатье в 732 году.

В соседней с Францией Фландрии разводили дестрье. Высоко ценились лошади Фрисландии, знаменитые уже при римлянах. Под седлом Вильгельма Завоевателя, герцога Нормандии, а затем и короля Англии, во время битвы при Гастингсе 14 октября 1066 года была фризская лошадь, рослая, мощная и подвижная. Многие европейские монархи также предпочитали фризских коней. Считается, что именно с норманнским завоеванием в Англию попала так называемая большая лошадь Средневековья. Король Англии Иоанн Безземельный

(1199–1216 годы) закупил в Голландии и низовьях Эльбы около 100 крупных жеребцов, — возможно, они относились именно к таким «большим лошадям». Впервые же термин «большая лошадь» был употреблен позднее, в указе короля Эдуарда I от 1252 года, согласно которому каждый землевладелец с доходом более 30 ливров в год должен был держать «большую лошадь» и доспехи готовыми к войне. Похожую повинность ввел в 1301 году король Мальорки Хайме II, — правда, он распространил ее на все семьи острова вне зависимости от доходов. повинность была названа «кабаллериа», от испанского «caballo» — «лошадь». Считается, что рост «большой лошади» составлял минимум 157 см в холке, что по тем временам было действительно много. В наше время, однако, такой рост считается ниже среднего.

Широко распространились к XIII веку ирландские хобби, бывшие результатом смешения выводных испанских и ливийских жеребцов с местными ирландскими кобылами. Они были невысоки, 132–142 сантиметра в холке, использовались легкой кавалерией и тоже, как палефруа, были аллюрными. Детская игрушка, палка с головой лошади, по-английски названа «hobby-horse» именно в честь этих лошадей. И лишь впоследствии слово «хобби» стало означать приятное времяпрепровождение, а позже и увлечение.

Отдельно стоит рассказать о лошадях скандинавов. Природные условия Скандинавского полуострова существенно отличались от условий в остальных европейских регионах, а потому и способы ведения хозяйства были совершенно иными. Основную роль в экономике Норвегии играло скотоводство на горных пастбищах и рыбная ловля, а не земледелие. И хотя викинги были очень воинственным народом, конницы у них не было, а основным родом войск был флот и то, что в наше время называли бы морским десантом. Впрочем, это не означает, что лошадей у них не было, — они были, и их очень ценили. Для пахоты наряду с волами использовали мерингов. На стене погребальной камеры в Кивике (Швеция) найдено изображение четырехколесной колесницы, запряженной парой лошадей, датируемое X веком до н. э.

В языческую эпоху лошадиная кровь использовалась в магических обрядах, лошадей приносили в жертву. Головы со

свисающими шкурами водружали на шесты, чтобы почтить богов, о чем свидетельствует арабский торговец аль-Тартуси, в 950 году посетивший Хедебю, важнейший торговый центр Дании, расположенный на пересечении торговых путей из Балтийского моря в Северное. В раскопках железного века, например в Экеторпе (Швеция), находят немало костей животных (коров, коз, овец и лошадей) рядом с ореховыми шестами, что можно трактовать как указание на распространенность этого обычая. Швеция приняла христианство в 1087 году, Дания — в 1104 году, христианизация Норвегии началась в 1000 году. Скорее всего, с этого момента подобные обряды стали уходить в прошлое.

В 874 году викинги открыли Исландию. Вместе с переселенцами из Норвегии, Шотландии, Ирландии, с острова Мэн и Внешних Гебридских островов, которые были к тому времени завоеваны скандинавами, на кораблях приплыли и лошади. Активное заселение продолжалось до 935 года. Поскольку на кораблях было мало места, завезенные лошади были невысокими — не исключено, что их специально выбирали по росту.

В Средние века эти животные были очень важны для исландцев. Боевых коней хоронили в курганах вместе с их хозяевами, ведь порой от них мог зависеть исход боя. Лошади считались настоящим богатством, а коня вождя поили молоком, кормили зерном и маслом. Исландцы предпочитали отправляться в путь по острову верхом, даже если быстрее было добраться до места назначения на лодке вдоль побережья. К просителю, прибывшему на коне, отношение было совсем иным, чем к пешему, и он вполне мог рассчитывать на успех своего дела. Женщины тоже много ездили верхом. Вся Исландия была пересечена лошадиными тропами, в то время как дорог для повозок практически не было. В сагах упоминаются особые зимние подковы. Пока не известно, в чем была их особенность, — возможно, они препятствовали скольжению по льду.

Лошадь в Исландии была связана и с произнесением нида — особого поэтического жанра, хулительной песни. Нидом называлась также жердь с лошадиным черепом и вырезанными на ней хулительными стихами, поставленная в воде возле морского берега. Череп при этом обращали в сторону материка. Известно, что в 947 году Эгиль Скаллагримссон убил сы-

на конунга Эйрика Кровавая Секира, а затем поставил нид со словами: «Я воздвигаю здесь эту нид-жердь и посылаю этот нид Эйрику-конунгу и его жене Гуннхильд, посылаю я этот нид духам-покровителям страны, которые населяют эту страну, чтобы они все блуждали без дорог и не нашли покоя, пока не изгонят конунга Эйрика и Гуннхильд из страны». Водружение такой жерди было равноценно объявлению человека, против которого она была поставлена, вне закона.

Иногда ниды произносили на «лошадиных тингах» — сходках с боем жеребцов, специфическим скандинавским зрелищем. Его изображения встречаются на камнях, найденных в Норвегии, есть описания в сагах X—XIII веков. Кроме самих сражающихся жеребцов на ринг часто выходили их владельцы, чтобы подбодрить своих коней криками, что было опасно: их могли растоптать.

В 930 году в Исландии впервые собрался альтинг — старейший из ныне существующих парламентов Европы, в котором право голоса имели все свободные мужчины. В 982 году он принял закон о запрете ввоза лошадей в Исландию. Этот закон действует по сей день, и благодаря ему исландская порода маленьких (132—142 сантиметра в холке), мохнатых лошадок сохранилась в том виде, в каком они были при викингах. Плавные аллюры — наследие ирландских предков. Даже в наше время в породе встречается великое множество самых разных мастей — это означает, что лошадки викингов тоже были очень разномастными.

Как уже было сказано, за все Средние века был написан лишь один трактат короля Дуарте о верховой езде, но это не значит, что не было книг, посвященных другим аспектам конного дела. В XIII веке в Италии появляются ветеринарные трактаты: это вышедшая в 1250 году «Книга о конном деле» Джордано Руффо, рассказывающая о разведении лошадей и их лечении, а также сочинения Пьера де Крешенци и Хуана Альвареса де Саламели. В Португалии в 1317 году мастер Жиралду по поручению короля Диниша написал книгу о конном деле в целом.

Восток

С середины I тысячелетия н. э. в Средней Азии усиливаются тюркские племена. К X веку кочевья тюрков располагались от Гюргена (север современного Ирана) до Эмбы (река на западе Казахстана) и от Чимкента до Каспийского моря. Нескольким тюркским племенам, как считают современные иппологи, удалось получить потомков легендарных несейских коней.

Как ситуация развивалась дальше, точно не известно. Ясен лишь результат: одному из тюркских племен, а именно жившим в пустыне текинцам, удалось сохранить все прежние качества этих благородных животных — относительно высокий рост, неповторимое изящество форм, золотистый блеск волоса и выносливость. Вот что пишет об этой породе поэт и заводчик Ирина Хиенкина, которая вместе со своим мужем Владимиром Хиенкиным в конце 1980-х годов привезла нескольких текинцев в Петродворец для разведения:

Когда природа создала
В какой-то вдохновенный миг
Змеи, гепарда и орла
Единый сплав —
Тогда возник
Текинец, ты!

Чей взор глубок,
Как будто помнит Митридата.
Чья шея — трепетный поток
Живого серебра и злата.

Чей ровен шаг, слегка звеня
Камнями древнего убранства.
Коня!
Полцарства за коня!
...Но где достойные полцарства?

Сказано очень точно. Внешне текинская лошадь напоминает борзую собаку, сочетая в себе гибкость змеи с изяществом крупного кошачьего и стремительным полетом птицы.

При этом надо признать, что некогда единая порода ныне неоднородна; это связано с разделением туркменских племен и расселением их по разным регионам. Например, иомудам, соседям текинцев, жившим в степях, не удалось сохранить лошадей такого же качества. Одной из причин были совершенно разные стратегии разведения. В пустыне лошадь очень трудно прокормить, и поэтому коневоды делают ставку на качество животных, обычно немногочисленных. Туркмены-текинцы держали лошадей очень мало, по одной-две на семью. Родословные их передавались из поколения в поколение. Кроме сена, которое выращивали на поливных землях и которое выходило очень дорогим, текинских лошадей подкармливали ячменем, лепешками с бараньим салом, выводили на барханы поваляться в песке, при необходимости одевали в несколько теплых попон, наглухо закрывающих лошадь от ушей до хвоста (летом температура в Каракумах колеблется в течение суток от плюс 45–50 градусов в тени до плюс 15 ночью, а зимой бывают настоящие морозы), украшали серебряными уборами — уздечками, ошейниками и подперсями — с полудрагоценными камнями. Текинцы использовали этих коней прежде всего в аламанах — набегах на соседние племена. Оставшись в походе без фуража, текинский всадник кормил своего коня бараньим салом, что свидетельствует об особом складе пищеварительной системы: большинство лошадей от такого корма заработают сильные колики или даже погибнут. Лошади испытывались в скачках, которые были национальным зрелищем и видом досуга. Туркменам принадлежит пословица: пока из жеребенка вырастет превосходный скакун, его хозяин превратится в худую собаку. В VIII–X веках гвардия багдадских халифов состояла из туркмен на их же лошадях, многие туркмены служили наемниками в соседних государствах. Иными словами, туркменская лошадь — это лошадь для скачек, многокилометровых пробегов по пустыне от колодца до колодца и для войны. Именно аламаны и скачки сформировали эту породу такой, какой мы видим ее сейчас. У туркмен-текинцев сильна была установка сохранять породу в чистоте — они понимали, что посторонняя кровь ухудшит породу. Текинцы жили среди гор и в оазисах практически в изоляции от других племен, и это способствовало выполнению задачи.

Один из таких оазисов назывался Ахал, и свое полное современное название порода получила по этому топониму — ахалтекинская. Произошло это уже в начале XX века.

В степи обеспечить лошадь травой и водой проще, поэтому богатство степного кочевника заключается в количестве лошадей. В степи упрощен племенной обмен между разными популяциями-табунами, и благодаря этому к лошадям иомудов и других степных тюркских племен примешивались мелкие мохнатые лошади монгольского корня, принадлежавшие другим степным народам — киргизам и казахам.

Изолированность племенного ядра туркменских лошадей не означала, что их не знали за пределами оазисов, — наоборот, они были очень известны конникам других стран. Еще в XIII веке Марко Поло писал о лошадях Туркмении как о превосходных, отмечая их большой рост. Туркменские кони часто попадали в Европу под названием персидских или турецких — зависело от того, через какую страну их вывозили. В России они были известны как аргамачи и очень ценились еще во времена Ивана Грозного.

В Средние века на Востоке сформировалась еще одна порода, которой впоследствии суждено было оказать большое влияние на коннозаводство* всего мира, — арабская. Заслуга ее создания принадлежит бедуинам — кочевникам Аравийского полуострова. Согласно легенде, лошадь бедуинов была создана Аллахом из южного ветра, которому Всевышний повелел: «Сгустись!» Сгустившись, ветер принял форму благородного животного, но сохранил свою горячность и неутомимость.

Существуют разные версии происхождения арабской породы. В XIX веке европейцы считали ее самой древней породой в мире, и до сих пор об этом часто говорится в популярной литературе. Однако в действительности это не так.

В Коране (VII век) упоминаний лошади нет. У пророка Мухаммеда были ослица, мул и верблюдица, но не было лошади. Впоследствии появилась легенда, что арабская порода про-

*Коннозаводство — это разведение высококачественных породных лошадей по специальной технологии в конных заводах (Гуревич, 2000). Более узкое понятие, чем коневодство.

изошла от пяти кобыл, принадлежавших пророку, когда он бежал из Мекки в Медину, однако эти кобылы не считаются родоначальницами арабской породы даже в преданиях бедуинов. Иногда в доказательство древности арабской породы приводят стихи из Библии, в которых говорится о лошадях и конюшнях царя Соломона: «И было у Соломона сорок тысяч стойл для коней колесничных и двенадцать тысяч для конницы» (3Цар. 4:26), «И построил Соломон... города для колесниц и города для конницы» (3Цар. 9:17—19). Однако Соломон жил в Палестине, и нет никаких доказательств, что его лошади происходили из Аравийской пустыни и действительно были предками современных арабских скакунов.

Некоторые ученые считают, что арабские лошади с большой долей вероятности происходят от лошадей Древней Ассирии. Однако Ассирийская держава была уничтожена Мидией и Вавилонией еще в VII веке до н. э., в то время как Арабский халифат, с усилением которого связаны успехи коневодов пустыни, начал создаваться лишь в VII веке н. э. Где же на протяжении четырнадцати веков были лошади державы, ставшей создательницей первой в мире конницы? Следы их в исторических источниках не прослеживаются.

Еще один важный факт: в войске Ксеркса в V веке до н. э. были и арабские воины. Ездили они на верблюдах, коней у них не было. Римский географ Страбон (I век н. э.) во время похода римского полководца Элия Галла подробно описал лошадей стран Востока, но арабских даже не упомянул. Только римский историк Аммиан Марцеллин (IV век н. э.) пишет о «быстроногих конях сарацинов». Наводит на размышления еще и тот факт, что конные божества для арабов в период язычества не характерны; только у племен Йемена до принятия ислама богиня солнца Зат-Бадан считалась покровительницей лошадей.

О чем говорят эти факты? Скорее всего, о том, в доисламскую эпоху лошадь в Аравии была большой редкостью. Одна из старейших находок останков лошади в этом регионе датируется 100 годом до н. э. Кони могли попасть в Аравию из Парфянского царства. По мнению многих ученых, предки арабских лошадей были, как и текинцы, выведены в пустыне, но за пределами Аравии примерно 1200 лет назад. Развитие араб-

ского коневодства совпало по времени с распространением ислама и арабским завоеванием; оно считалось богоугодным делом, а лошадь — благороднейшим из существ, находящимся под особенным покровительством Аллаха. Бытовало мнение, к примеру, что нечистый дух не проникнет в шатер, где находится аравийский конь.

Арабы, как и туркмены, заботились о своих лошадях как могли: кормили их ячменем (овес на Ближнем Востоке не выращивали), финиками и лепешками. Жеребят часто подпаивали козьим и верблюжьим молоком. Заезжали лошадей очень осторожно и постепенно: вначале на жеребят подсаживали на пару минут совсем маленьких детей. Поэтому когда на взрослую лошадь садился взрослый всадник, для животного это не было стрессом и заездка проходила спокойно.

Отбор, который вели бедуины, за много веков закрепил у лошадей стайерские качества, стойкость к голоду и жажде, благородные линии тела. Самыми совершенными считались скакуны пустыни Неджд (центральная часть Аравийского полуострова, современная Саудовская Аравия), лучшие лошади разводились в оазисах, где была свежая трава. Основными центрами коневодства в Арабском халифате были Дамаск, Багдад и Алеппо.

Арабы знали родословные своих лошадей наизусть, родство считалось по матери: арабы полагали, что именно от матери жеребенок получает большую часть своих качеств, в том числе и выносливость. Современная наука говорит, что это в значительной степени правда.

В Аравии лошади распространялись по караванным торговым путям, которые проходили от территории современного Омана до Йемена и далее в Мекку, Месопотамию и Египет.

Европейцы впервые увидели арабских лошадей во время крестовых походов. Более легкие, арабские скакуны имели явное преимущество в бою и потому были желанными трофеями. Трофейные лошади попадали и в Европу — обычно через Средиземное море. Этот путь был проще, чем сухопутный из Средней Азии, поэтому арабские лошади чаще попадали в Европу, чем туркменские.

Персидская и монгольская миниатюра того периода изображает лошадей очень часто. Среди прочего запечатлены

атаки вооруженной пиками тяжелой конницы, нарисованные поэтапно, как будто в раскадровке. На персидских миниатюрах лошади изображались в чалдарах — доспехах, составленных из металлических бляшек, нашитых на суконные попоны. Как правило, у них маленькие головки на длинных тонких шеях, тоненькие ножки и массивные туловища округлых форм. В них просматриваются черты, напоминающие арабских лошадей, реже — туркменских. Седла, под которыми они ходят, тяжелые, с высокими луками.

Лошади серой масти изображены с оранжевыми ногами, животом и хвостом — они выкрашены хной. Делалось это для удобства. В природе серой лошади трудно маскироваться, поэтому они пачкаются в грязи или навозе. Поскольку серых лошадей во всех странах предпочитала знать, легко представить себе, что они должны были быть хорошо вычищенными... А с волосом, покрашенным в рыжий цвет, это требование соблюдения проще. Но в некоторых случаях проблему чистоты лошадей решали радикальнее. Так, в VIII веке арабами был предпринят крупный поход на Хазарию, который получил название «грязный»: грязь так налипала на хвосты коням, что это раздражало полководца Марвана (впоследствии халифа Марвана II), и он приказал... отстричь коням хвосты.

В то время как в средневековой Европе писать конные трактаты перестали, они стали появляться на Ближнем Востоке. Так, вышла книга «Китаб ал-фарасийя» («Книга искусства верховой езды») Якуба ибн Ахи Хизама (VIII век), за ним ряд сочинений на арабском и персидском, в том числе «Хильят аль-фурсан ва-ши'ар аш-шудж'ан» («Блеск всадников и признак витязей») Али ибн Абдуррахмана ибн Худайля аль-Андалуси (XIV век), написанная в Гранадском эмирате.

Исламский мир включал в себя не только Ближний и Средний Восток, но и Египет и населенный племенами берберов Магриб (Северная Африка западнее Египта). Берберы — это заимствованное арабами из греческого слово «варвары». Арабы появились в этом регионе в VII веке, а в VIII веке уже подчинили его себе, включив в состав Арабского халифата.

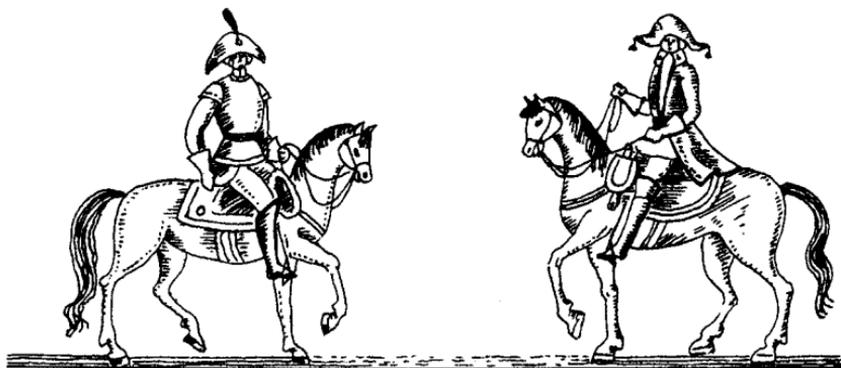
В странах Магриба находят скелеты лошадей, датированные еще палеолитом, но современные иппологи сомневаются

ся в том, что это предки коней современных берберов. Скорее всего, берберийские кони произошли от лошадей «народов моря», которые в XIII веке до н. э. прорвались на территорию Магриба через Египет. В XI веке до н. э. на территории Ливии возникло загадочное государство гарамантов с сильным колесничным войском. Не исключено, что «народы моря» были предками гарамантов. Изображения колесниц сохранились на петроглифах Акакуса (горный массив в пустыне Сахара на территории Ливии). На египетское искусство они не похожи.

Предками берберов были нумидийцы. По свидетельству Силия Италика (III век до н. э.), они ездили верхом без седла и уздечки, управляя лошастью тонкой палочкой. Согласно Страбону, они применяли веревочные удила, тугое кордео (название современное; это ошейник на лошади, с помощью которого можно ею управлять) и были вооружены легкими копьями. Нумидийские всадники были серьезной ударной силой в войсках Карфагена, а в более поздние эпохи в качестве наемников их ценили и римляне.

А в VII веке, как мы уже сказали, в этом регионе появились арабы — и, конечно, привели с собой своих лошадей. Лошади арабов, однако, на тот момент были скорее лошадьми египтян, сирийцев и персов. На этой основе постепенно и сформировались берберийские лошади, которых очень ценили в Европе. Так, берберийский конь был у Ричарда II Английского (1377—1400). В более поздние эпохи лошади североафриканских кочевников существенно повлияли на европейское коневодство.

Глава 6 Новое время — новые лошади



В 1453 году под ударами турок-османов пала Византия. Эту дату принято считать условным началом Нового времени. Жизнь в Европе стремительно менялась. В конце XV века начинаются Великие географические открытия, в начале XVI века происходит Реформация христианской Церкви, а в его конце в Нидерландах — первая буржуазная революция. В XV веке входит в употребление огнестрельное оружие. Доспехи становятся бесполезны, и тяжелая кавалерия — рыцари — уходит в прошлое. Нужды человечества меняются, и, подстраиваясь под них, меняется конное дело. Именно в этот период коннозаводство обретает ту форму, в какой оно существует и в наши дни.

Высшая школа

В Новое время в Европе постепенно возрождается традиция писать трактаты о верховой езде. Особенно популярны были сочинения итальянцев Федерико Гризоне («*Ordini di*

cavalcare» — «Наставления по верховой езде») и Клаудио Корте («Каваллериццо»). Итальянские всадники считались лучшими мастерами верховой езды, а первая школа, где системно обучали этому искусству, была основана в Неаполе еще в XII веке.

Федерико Гризоне, создавший в 1532 году в Неаполе свою школу, считается вместе с Чезаре Фьяччи и Джамбатистой Пиньятелли основоположником итальянской классической выездки. По мнению Гризоне, главным назначением выездки была подготовка лошади и всадника к ведению ближнего боя. Для этого отрабатывались специальные приемы, прежде всего так называемые школьные прыжки. Удила в школе Гризоне были очень большими и тяжелыми, с рычагами длиной до 30 сантиметров и лопатками, давившими на язык лошади. Жесткость железа должна была уравновешиваться легкостью воздействия руки всадника. Эта легкость могла быть только результатом тщательной, длительной подготовки всадника, а потому езду по Гризоне следует признать искусством не для всех, элитарным. Посадка, которую рекомендовал Гризоне, предполагала чуть выдвинутые вперед ноги и упор в стремя. Итальянская школа в раннее Новое время сохраняла немало черт средневековой верховой езды и тяготела к рыцарским традициям. Вряд ли такое искусство езды могло стать основой подготовки массовой кавалерии нового типа.

Мост между традициями, старой рыцарской и нарождающейся новой, навел мастер Пиньятелли, который ввел в обиход менее строгое железо. Его учеником был Антуан де Плювинель де Бом, основатель французской школы, главный берейтор герцога Анжуйского, впоследствии короля Генриха III. В 1594 году Плювинель основал академию верховой езды для отпрысков дворянских родов в Париже. Впрочем, занимались там не только верховой ездой, но и танцами, учились красиво одеваться. Еще одним венценосным учеником Плювинеля был король Людовик XIII, которому мастер посвятил свой труд «Наставление королю в обучении верховой езде», ставший одним из самых популярных трудов по выездке в XVII столетии. Метод Плювинеля основан на обучении лошади путем поощрения. По мнению мастера, лошадь должна не просто правильно выполнять команды всадника, но и по-

лучать удовольствие от работы, а чтобы достичь этого, всадник должен понимать ее психологию. Для своего времени это был настоящий прорыв в отношении к животным.

От Италии и Франции старались не отставать и другие европейские страны. В 1572 году возникла существующая и поныне Венская школа верховой езды. Была академия выездки и в Дании, в Христиансборге.

Из французских следует упомянуть еще Версальскую академию выездки, открытую 1680 году. В ней работал Франсуа Робишон де ля Гериньер, внесший, пожалуй, наиболее ощутимый вклад в развитие выездки в XVIII веке. Его труд «Школа выездки» (1729—1731 годы, публиковался по частям) содержит, помимо описания методов работы с лошадью и первого систематического описания школьных прыжков, также и сведения по ветеринарии, содержанию и разведению лошадей.

В XVII веке Генрих IV Французский создал в Сомюре Протестантский университет и при нем академию верховой езды. Но после победы католичества университет и манеж закрыли. Высшая школа верховой езды, впрочем, вернулась в эти места, но для этого потребовался целый век. Во время Семилетней войны (1756—1763) стало очевидным, что французская кавалерия — особенно на фоне прусской — слаба. Чтобы исправить ситуацию, французы создали пять новых кавалерийских школ, в том числе и возродили школу в Сомюре. В 1762 году во Франции также была открыта первая ветеринарная школа в Лионе. Она — правда, перемещенная в Марси д'Этуаль — существует и в наши дни.

Школы верховой езды, созданные прославленными итальянцами и французами, ставили целью подготовку всадника и лошади к бою. Поэтому большое внимание в ней уделялось специальным элементам. К таким элементам относилась, например, пезада — подъем лошади на задних ногах, так что корпус лошади образует угол 30 градусов к горизонту. В 1523 году герцог Милана Франческо Сфорца получил на улице удар кинжалом в плечо и остался жив лишь потому, что его лошадь встала на дыбы — по сути, выполнила пезаду. В XX веке в некоторых школах ее стали выполнять почти вертикально. С терминами, обозначающими прыжки, меньше ясности: они различались в зависимости от школы. Самым трудным прыж-

ком был каприоль, высокий, до 180 сантиметров над землей, и эффектный — при нем лошадь подпрыгивает вверх и вперед и отбивает в воздухе задними ногами, подогнув передние. В трактатах XV века каприоль описывают как боевой прием — он позволял лошади нанести противнику сильный удар задними ногами. Другой разучиваемый обычно прыжок — курбет, с приземлением на задние ноги. В школе, созданной на острове Менорка (Балеарские острова, Испания), практиковался уникальный элемент под названием «ботт» — хождение лошади под всадником на задних ногах.

Выполнение школьных прыжков требует от лошади большого физического напряжения и нескольких лет обучения; этим элементам нельзя обучать молодых животных. В наши дни в школах верховой езды, сохраняющих традиции старинной выездки, конкретные лошади специализируются только на определенных элементах, в то время как боевой лошади логичнее было бы владеть всеми или почти всеми «боевыми приемами». Еще одно условие успешного выполнения элемента — сильная концентрация и всадника, и лошади. В условиях реального боя технически сложный прыжок может «смазаться» и получиться не столь эффективным, каким он кажется в манеже. С учетом всего этого вряд ли можно вести речь о том, что школьные прыжки систематически использовались в бою. Скорее всего, высшая школа верховой езды была чем-то вроде моды, в которой концепция важнее, чем практичность конкретного изделия. Впрочем, обучение школьным элементам сильно развивало физически и лошадей, и всадников.

Кони барокко

С появлением огнестрельного оружия неизбежно возникла необходимость в кавалерии совершенно нового типа. От боевых коней теперь требовались не сила, как от рыцарских дестрье, а маневренность и резвость, поэтому они должны были быть легкими. В XVI–XVIII веках по всей Европе распространяются лошади иберийского корня — в наше время их называют породами барокко, по названию направления в европей-

ском искусстве, господствовавшего в XVI — первой половине XVIII века.

Чтобы представить себе лошадь барокко, достаточно посмотреть на конные портреты испанских монархов кисти Диего Веласкеса. Для этих лошадей характерны компактный корпус, сравнительно легкие, но крепкие ноги, высокий постав шеи и низко приставленный хвост. Все это вместе делает животное особенно сбалансированным и, как следствие, ловким. Нос у лошадей барокко часто с горбинкой, грива и хвост густые и волнистые, их оставляли длинными, а хвост иногда укладывали в мешочек. Такие нарядные лошади гармонично смотрелись как под всадником в камзоле и парике с пышными локонами, ниспадающими на плечи, так и запряженными в карету, везущую красавицу в кринолине и с высокой прической-помпадуром на голове. Лошади барочного типа — это удачное сочетание нарядности и практичности.

Была ли разница между испанскими и португальскими лошадьми? С одной стороны, внешне они очень похожи, и происхождение у них общее, а разделение двух племенных книг произошло лишь в середине XX века. С другой — между породами есть различие, которое объясняется историей их становления. Изначально эти лошади участвовали в корриде. В 1720-е годы король испанский Филипп V запретил конную корриду, и с тех пор ее стали проводить, если выразиться по-военному, в пешем строю. В то же время в Португалии конную корриду никто не отменял, и эта традиция сохранилась до наших дней.

Согласно правилам, в португальской корриде участвует всадник — кавалейру, который не атакует быка первым и дожидается, пока в атаку пойдет бык. Лошадь может исполнять элементы высшей школы (например, пируэты — быстрые развороты на месте) для привлечения его внимания. Кавалейру должен держать повод в одной руке. Он сидит в особом португальском седле, которое по конструкции близко к средневековому седлу для езды а-ла жинета, с небольшой спинкой вместо задней луки. Стремена имеют форму ящичков, которые надежно защищают ногу всадника. Лошадь для корриды должна была иметь крепкие, сильные ноги и отличную реакцию, чтобы уворачиваться от рогов быка. Примечательно, что в порту-

гальской корриде с XIX века быка не убивают (его отправляют в производители либо забивают на мясо после выступления), а сам он носит на рогах защитные приспособления, которые позволяют уберечь людей и лошадей от смертельных травм.

Лошадей барокко разводили не только в Испании и Португалии. Так, в Кампанье (Италия) стали скрещивать местных грубоватых лошадей, способных нести на себе тяжелого всадника, с легкими лошадьми, завезенными с Востока. Так сформировалась неаполитанская порода — одна из барочных пород, но, в отличие от испанской и португальской, главным образом не верхового, а каретного назначения. Неаполитанские лошади впоследствии оказали влияние на многие породы Европы.

Большой вклад в развитие коневодства Европы вносили монархи. Они основывали конные заводы, создавали новые породы лошадей сами или продолжали дело своих предков. Задачей королевских заводов было прежде всего обеспечение лошадьми двора, как для парадных выездов в каретах, так и верховых. Так, в 1748 году король Португалии Жуан V основал завод в местечке Виле-ди-Портел, который обеспечивал лошадьми королевский двор в Лиссабоне.

Граф Ольденбурга Иоганн XVI (1573—1603) создал несколько племенных хозяйств, разводивших боевых коней. Основой его заводов стали лошади Фрисландии, потомки знаменитых в прошлом рыцарских коней, а теперь лошади каретного типа. Его сын граф Антон Гюнтер (1603—1667) завозил в Ольденбург для разведения неаполитанских, польских, испанских, английских и североафриканских (берберийских) лошадей. Антон Гюнтер любил верховую езду, но не оставлял без внимания и езду экипажную; известно, что он подарил запряжку из серых ольденбургских коней Оливеру Кромвелю, лорду-протектору Англии, Шотландии и Ирландии. Крупные, каретного типа, но годные также под седло, ольденбургские лошади в XVII веке были популярны по всей Европе. Император Священной Римской империи Леопольд I Габсбург в день своей свадьбы с испанской инфантой Маргаритой-Терезой в 1666 году проехал по улицам Вены верхом на вороном ольденбургском жеребце, а восемь серых с черными гривами и хвостами ольденбургов везли карету невесты.

В середине XVI века в Кладрубях-над-Лабой (современная Чехия), принадлежавших роду Пернштейнов, был создан конный завод, разводивший барочных лошадей каретного типа на основе испанских и неаполитанских коней. Кладрубские лошади отличались высокой, эффектной рысью. При императоре Священной Римской империи Максимилиане II (1564—1576) поместье стало собственностью двора, и завод производил лошадей для императорских выездов. Особенно ценились светло-серые шестерики. Во времена Марии-Терезии (1740—1780) и Леопольда II (1790—1792) были в почете вороные лошади, которых предпочитало духовенство. Впрочем, кладрубы были не только придворными лошадьми — ими улучшали и местных крестьянских лошадей.

В Священной Римской империи, а позднее и в Австро-Венгрии существовал и другой знаменитый завод — в Липице (современная Словения, возле границы с Италией), где разводили верховых лошадей для конюшен эрцгерцога, архиепископа Триестского и королевского двора в Вене, а также для Венской школы верховой езды. Создание завода эрцгерцогом Карлом, сыном императора Фердинанда I, приходится на 1581 год — пик могущества империи. Основой племенного состава завода стали испанские жеребцы и кобылы, местные лошади, а также лошади из долины реки По, неаполитанские, фредериксбургские и кладрубские жеребцы. Липицианские лошади отлично показали себя в кавалерии Евгения Савойского в битвах с турками в 1680-е годы. Лошадей для императорских карет и кавалерии разводили также князя Кински в Богемии.

Заметный след в истории коневодства Европы оставили лошади Мекленбурга. Несколько заводов в этом герцогстве были основаны герцогом Иоганном-Альбрехтом I (1525—1576), который использовал турецких, испанских, итальянских и венгерских жеребцов и местных мекленбургских кобыл. Выведенные им мекленбургские лошади были универсальными и использовались под седлом и в упряжи, причем как в кавалерии, так и в крестьянских хозяйствах. Примечательно, что герой романа А. Дюма «Три мушкетера» Д'Артаньян во Франции ездил верхом на мекленбургском коне.

Еще одна барочная порода — это датские лошади, или, как сейчас называют их прямых потомков, фредериксбургские. За-

вод, где их вывели, был основан в 1562 году королем Дании Фредериком II (1534—1588) в поместье Хиллерёдсхольм, впоследствии Фредериксборг. При его сыне Кристиане IV (1588—1648) Фредериксборг стал резиденцией датских королей. Завод был укомплектован испанскими, неаполитанскими и восточными лошадьми. Вначале разведение было бессистемным, но при Фредерике III (1648—1670), который хотел иметь роскошные выезды не хуже, чем у других европейских монархов, лошадей стали подбирать по мастям, отметинам и росту.

В период расцвета барочных лошадей в почете были яркие, пестрые масти — пегие, чубарые, золотистого оттенка соловые и буланные. Чубарые были особенно популярны в Дании в XVII—XVIII веках, их разводили члены королевской фамилии. В день коронации датский король ехал верхом на чубарой лошади. В Нижней Саксонии и позднее в Англии, после воцарения на престоле в 1714 году Георга I, разводили загадочных кремовых лошадей каретного направления, предназначенных для королевского двора. Загадочных потому, что у них была уникальная масть. Прямых потомков этих лошадей не осталось, и мы можем судить об их масти лишь по сохранившимся живописным полотнам, рисункам (возможно, не очень точным) и черно-белым фотографиям конца XIX — начала XX века, разумеется не дающим точной информации о цветах.

Отдельно стоит сказать о белых лошадях. Когда современный человек начинает интересоваться лошадьми, он быстро узнает, что белой масти у лошадей не существует, что белых лошадей нужно называть серыми и что эта масть, по сути, — раннее поседение. Это правда и одновременно неправда. Иногда рождаются и настоящие белые лошади, с белым волосом и розовой кожей. Такая масть чаще всего появляется в результате спонтанной мутации. Не известно, когда и где в эпоху барокко родилась первая белая лошадь, но неудивительно, что именно в эти времена неравнодушные к необычным мастям европейские заводчики стали целенаправленно закреплять эту масть путем селекции.

Белых лошадей разводили в королевской конюшне в Мемзене (Нижняя Саксония) при курфюрсте Ганновера и короле Великобритании Георге II (на престоле с 1727 года). На гер-

бе Ганновера (сейчас это административный центр Нижней Саксонии) и в наше время можно увидеть белую лошадь как напоминание о тех временах. В королевской конюшне разводили лошадей с прилитием крови восточных и испанских коней, и среди них однажды появились белые. Отделение белых лошадей было и во Фредериксборгском заводе в Дании. Будучи очень редкими, белые датские лошади импортировались и в другие страны. Впрочем, судя по имеющимся изображениям, не все из них были кипенно-белыми — у них встречались серые пятна на коже. С одной стороны, такое нормально для некоторых белых лошадей, но также наводит на мысль, что среди них могли затесаться и лошади редкого варианта чубарой масти, когда темных пятнышек на теле лошади очень мало, зато много белого волоса и кожа розовая. В Дании малопятнистых чубарых предпочитали брать для карет. Дело в том, что парадный выезд четверкой, шестериком или восьмериком смотрится лучше, если лошади не только одинакового роста и типа, но и подходят друг другу по масти. Чубарая же масть характеризуется хаотичным расположением мелких пятен, цветных или белых, и поэтому составить красивый парадный выезд из обычных чубарых лошадей непросто.

Арабы в Европе

Довольно быстро в Европе поняли, что гораздо выгоднее разводить лошадей восточных пород, в частности арабских, чем завозить их издалека. Тем более что для легкой кавалерии их требовалось немало. В Польше арабских лошадей начали разводить еще в XVI веке князья Потоцкие, Браницкие и Сангушко. Речь Посполитая во времена своего расцвета простиралась «от моря до моря» и граничила с владениями Османской империи, что облегчало покупку восточных лошадей для коннозаводческих опытов польской шляхты. Другой способ получения арабских лошадей на племя — война. Мусульмане не ездили в бою на мерилах, поэтому всех трофейных лошадей можно было использовать в разведении. Во второй половине XVI века король Зигмунт II Август основал конный завод,

где разводили чистокровных арабских лошадей; этот завод был знаменит по всей Европе. В XIX веке, уже указом русского императора Александра I, был основан крупный завод в польской деревне Янув Подляски. «Арабские» заводы были в Англии, Франции и России (завод графа Строганова на Кавказе). Арабская лошадь, распространяясь по Европе, улучшила многие западные породы.

В XVIII—XIX веках в Европе господствовала арабомания — европейцы арабских лошадей не просто полюбили и оценили по достоинству, но и считали лучшими в мире и улучшали ими другие породы. Примесь восточной, возможно именно арабской, крови есть даже у гафлингеров — невысоких универсальных лошадок из Тироля. Негативным последствием чрезмерного улучшения европейских лошадей арабскими становилось уменьшение их роста — даже в наши дни арабские лошади относительно невысокие, 150–166 сантиметров в холке. Эту породу предпочитал Наполеон, ездивший верхом плохо, — невысокая, настроенная на послушание лошадь была наилучшим выбором для императора Франции. Среди его личных верховых лошадей больше всего известен серый Маренго, названный так в честь итальянского городка, рядом с которым в 1800 году Бонапарт одержал победу над австрийцами. Маренго был ранен в битве под Ватерлоо (1815) и оставлен лечиться на ферме, где его захватил в качестве трофея английский офицер Ангерстейн из свиты фельдмаршала Веллингтона и увез в Англию. Жеребец дожил в замке Глиссенбург до 1832 года и умер почти в 38 лет. Но Маренго не был единственным конем Наполеона: под Аустерлицем (1805) император ездил верхом на сером арабском Сириусе, под Бородино и в Москве (1812) — на Таурисе, кстати, подаренном ему русским императором Александром I, на Эльбе (1814) — верхом на Ваграме, который носил также клички Инженю и Мой Кузен и тоже был подарком, на этот раз от австрийского императора Франца II. Во времена своего правления Бонапарт поощрял ввоз арабских лошадей из Египта, куда их завезли для разведения сравнительно недавно, только в 1811 году, из Сирии. Было это во времена правления вице-короля и хедива Мухаммада Али-паши (1805—1849), который помимо всего прочего был еще и талантливым коннозаводчиком.

Арабомания сделала своего рода рекламу и другим восточным лошадям — персидским, туркменским, турецким, которых часто ввозили в Европу под видом арабских. В тот период европеец, отправившийся на Ближний Восток в поисках лошадей для своего завода, сталкивался со множеством трудностей. Во-первых, жители Аравии и Сирии не брезговали обманом и иногда продавали европейцам лошадей другого происхождения под видом арабских. Во-вторых, европейцу было очень сложно приобрести по-настоящему ценных кобыл, так как иностранцам их не продавали. С жеребцами ситуация была проще, так как бедуины родословную лошади вели по материнской линии и не придавали им большого значения. Поэтому в Европу значительно чаще попадали арабские жеребцы, которых за неимением арабских кобыл скрещивали с европейскими лошадьми. Лишь в конце XVIII—XIX веке европейцы получили относительно беспрепятственный доступ к арабским лошадям.

В 1873 году в пустыню Неджд предприняли путешествие супруги Блант, Уилфрид Скейвен и леди Энн (внучка поэта Байрона). Там им удалось приобрести в числе прочих рыжую кобылу Роданию, настолько ценную, что из-за нее происходили стычки между местными племенами. К Родании восходят многие арабские лошади европейского разведения.

С развитием скаковой индустрии европейцы увидели, что арабская порода, несмотря на свои многочисленные достоинства, все же не самая быстрая в мире, хотя и вынослива. В итоге как улучшатели арабы уступили пальму первенства чистой кровной верховой породе.

Рождение скачек

Созданием скакового спорта и скаковой индустрии мир обязан англичанам. История скачек в том виде, в каком они существуют сейчас на ипподромах, тесно связана с историей чистой кровной верховой или, как ее называли раньше, английской скаковой породы. Первые восточные лошади стали попадать в Англию еще в эпоху крестовых походов и англо-француз-

ских войн. От лошадей европейского происхождения они отличались утонченными чертами экстерьера и резвостью, благодаря которой хорошо проявляли себя в скачках.

Когда именно скачки начались в Европе, и, в частности, в Великобритании, точно не известно. Разведение же скаковых лошадей в Англии началось при Карле II (1660—1685), который собрал в своем заводе много ценных жеребцов и кобыл, преимущественно восточного происхождения, возможно берберийского, но были среди них и местные, английские кобылы. Почему же порода заведомо помесного происхождения называется чистокровной? Это традиционная условность: ведь арабская порода, считающаяся чистокровной, тоже, скорее всего, помесная. Термин «чистокровная» следует понимать не как «без примесей», а как «совершенная, порода, которую нельзя улучшить скрещиванием».

Отцами-основателями чистокровной верховой породы принято называть трех жеребцов. Первый из них, Бейерлей Тёрк, был отбит капитаном Робертом Бейерлеем у турок в 1683 году во время осады Вены. Второй, Дарлей Арабиан, был ввезен в Англию в 1710 году и изначально звался Рас Эль Федови, что можно перевести как Упорный или Настойчивый. В 1704 году его купил в Сирии Томас Дарлей, консул королевы Анны. Третий жеребец, Годолфин Арабиан, или Годолфин Барб, возможно, происходил из Северной Африки. Свое английское имя он получил в честь лорда Френсиса Годолфина, 2-го графа Годолфина.

В кличке каждого из жеребцов есть элемент, намекающий на турецкое или арабское происхождение. В то же время известно, что Дарлей Арабиан был высоким, ростом 152 сантиметра в холке, что нетипично для арабских лошадей того времени. Сомнения в арабском происхождении вызывают и прижизненные портреты жеребцов. Дарлей Арабиан похож скорее на туркменского (текинского) коня, чем на араба. Не исключено, что в действительности он был туркменским либо имел примесь туркменской крови. Примечательно, что анализы ДНК современных чистокровных верховых лошадей тоже говорят в пользу этой версии: скаковые лошади Англии генетически ближе к ахалтекинским лошадям, чем к арабским. Годолфин Барб, скорее всего, был берберийским жеребцом или,

по меньшей мере, берберийской помесью. Что касается турецких лошадей, то в те времена, когда не было племенной работы в ее современном виде и ее учета (на Ближний Восток эта практика придет еще не скоро), под названием «турецкая лошадь» могла скрываться восточная лошадь любого происхождения, попавшая в Европу через Османскую империю, — собственно турецкая, арабская, сирийская, персидская, туркменская и т. д.

Англичане, однако, продолжают говорить об арабском происхождении основателей их главной национальной породы. Что является тому причиной, знаменитый английский консерватизм или опасение, что косвенным образом к славе британского коннозаводства окажется причастна Россия? Все же Туркмения исторически входит в ее сферу влияния, и именно советские специалисты смогли сохранить туркменских лошадей в XX веке, когда порода стала малочисленной, и не только сохранили, но и приумножили ее...

Все современные чистокровные верховые лошади восходят к прямым потомкам трех жеребцов-основателей — Хероду (праправнук Бейерлея Тёрка, родился в 1758 году), Эклипсу (правнук Дарлея Арабиана, родился в 1764 году) и Мэтчему (внук Годолфина Барба, родился в 1748 году).

В XVIII веке скачки в Англии проводились на длинные по современным меркам дистанции — 4–6 миль (примерно 6,5–9,5 километра по сравнению с современными дистанциями 1–3,2 километра). В них участвовали лошади в возрасте от шести лет и старше, а в качестве призов были серебряные блюда, позднее появились денежные премии. С 1750 года стали проходить скачки на 2 мили (3,2 километра), в них участвовали более молодые лошади, в возрасте четырех-пяти лет. С развитием скаковой индустрии увеличивались суммы денежных призов, и владельцы, стремясь поскорее возместить затраты на выращивание и тренинг лошадей, старались выставлять их на скачки как можно раньше.

1780 год ознаменован началом Элсомского Дерби в Аскоте (графство Беркшир) — одного из крупнейших соревнований для чистокровных верховых лошадей, в котором участвуют трехлетние жеребцы и кобылы. Скачки проводились на дистанцию в 1 милю (1609 метров), в 1784 году она была уве-

личена до 1,5 мили (около 2414 метров). Годом раньше был учрежден приз для трехлетних кобыл, названный в честь расположенного неподалеку поместья Окс, принадлежавшего учредителю скачек лорду Эдварду Дерби. С 1776 года в Донкастере разыгрывался приз Сент-Леджер (назван в честь жокея), также для трехлетних жеребцов и кобыл. Его дистанция, окончательно установленная в 1826 году, составляет 1 милю 6 фурлонгов 132 ярда, или 2931 метр. На ипподроме в Ньюмаркете традиционно разыгрываются призы 2000 гиней (для трехлеток на 1 милю) и 1000 гиней (для трехлетних кобыл на 1 милю). Лошадь, выигравшая Дерби, Сент-Леджер и 2000 гиней за один сезон, получала почетный титул трижды венчанной. Таких лошадей за всю историю скакового спорта было немного.

По сути, чистокровную верховую породу сформировала индустрия скачек: отбор по скаковым качествам повлиял на экстерьер. Чистокровные лошади — это лошади верхового типа, очень легкие и гармонично сложенные. Для серьезной племенной работы необходим точный племенной учет. Достоверные сведения о скаковых лошадях Англии начинаются с животных, рожденных в 1690 году. В 1793 году здесь был составлен первый том общей племенной книги чистокровных верховых лошадей. Второй страной, издавшей свою племкнигу чистокровных верховых, стала Россия. Для сравнения: племкнига ганноверской породы была открыта лишь в 1888 году, так как только в 70-е годы XIX века началась ее консолидация.

В те же времена в Англии развился жанр иппологического портрета — не портрета всадника рядом или верхом на лошади, а именно портрета коня. Фактически самостоятельным жанром его сделал художник Джордж Стаббс (1724—1806). Это не только изящное искусство, но и документ, свидетельство того, какими были уже ушедшие лошади. Нельзя забывать, что это было до изобретения фотографии, а без точного изображения экстерьера лошади, к которому стремились и который смогли получить заводчики предыдущих поколений, племенная работа затруднена.

Наряду со скачками в Англии развивалась парфорсная езда — по пересеченной местности, с преодолением естественных и искусственных препятствий, выросшая из особого рода

охоты, когда зверей гнали до полного изнеможения. Охотники неизбежно встречали на своем пути не только овраги, поваленные деревья и ручьи, но и заборы и канавы. От охотничьей лошади требовалось не только хорошо скакать, но и высоко и стабильно прыгать, не боясь препятствий. Не все охотничьи лошади были чистокровными верховыми — чаще использовали так называемых гунтеров (от *англ.* «hunter» — «охотник, охотничий»). Они никогда не составляли отдельную породу, а были результатом скрещивания английских скаковых жеребцов с любыми упряжными кобылами. От отцов гунтеры наследовали легкость, резвость и верховой тип экстерьера, от матерей — мощные мышцы, которые позволяли прыгать выше и чаще. Парфорсная охота привела к зарождению стипль-чеза — скачек по пересеченной местности с препятствиями. Ориентиром обычно служил шпиль местной церковной колокольни, который было видно издалека, от чего и произошло название этого вида соревнований — от «steeple» («колокольня») и «chase» («гнаться, быстро скакать»). Первый стипль-чез состоялся в Ирландии в 1752 году.

Разведение английских скаковых лошадей не было ограничено, во-первых, пределами Великобритании, во-вторых, применением их в зарождавшемся в те времена конном спорте. В XIX веке их кровь приливали многим верховым и легкоупряжным породам Европы, стремясь облегчить их экстерьер и увеличить резвость, что было важно для кавалерии. В противоположность барочным лошадям английские скаковые лошади, пусть и не столь нарядные, были легче, а от арабов выгодно отличались более высоким ростом (средний рост в холке 160 сантиметров).

Относительно рано чистокровные верховые попали в Мекленбург и Нижнюю Саксонию, где как скрещивались с мекленбургскими и ганноверскими лошадьми, так и разводились в чистоте. Первый в Германии ипподром был открыт в окрестностях Целле в Нижней Саксонии. Крупный ипподром, на 8000 зрителей, также был создан в Париже. Он строился с 1806 по 1836 год, а первых зрителей принял в 1845 году. Здесь проходили как обычные скачки, так и состязания колесниц и другие показательные выступления исторического характера. В 1848 году он сгорел, и на его месте возникла го-

родская застройка. Сейчас, впрочем, в Париже и его окрестностях восемь ипподромов.

В числе знаменитых чистокровных верховых можно назвать коня английского фельдмаршала герцога Веллингтона — рыжего Копенгагена. Он был ростом всего 152 сантиметра в холке — в те времена порода еще была в стадии своего формирования, и ее представители крайне редко достигали современных средних 160 сантиметров. В день битвы под Ватерлоо Веллингтон провел пятнадцать часов в седле, а после победы Копенгаген, имевший весьма строптивый нрав, сильно лягнул хозяина. Впрочем, это не повлияло на отношение герцог к коню: он не расставался с Копенгагеном до самой его смерти.

Вместе со скачками претерпевала изменение амуниция. В обиход вошли седла английского типа, к которым относятся и современные седла, используемые в классических видах конного спорта. Для скачек их старались делать как можно более легкими и плоскими. В 1895 году американский жокей Вилли Симс придумал новую скаковую посадку. До Симса жокеи сидели в седле прямо на длинных стременах. Симс же предложил езду на предельно коротких стременах, что позволяло встать на них на галопе, наклониться вперед, разгружая задние ноги лошади, от которых идет основной толчок, и уменьшить сопротивление воздуха. Первое время недоброжелатели называли это посадкой обезьяны на палке, но вскоре успехи Симса на скачках заговорили сами за себя.

Кавалерия

Серьезный удар верховому коневодству всей Европы был нанесен в эпоху наполеоновских войн. Для масштабных боевых действий всем вовлеченным в них странам — Франции, Австрии, Англии, России, германским королевствам и княжествам — было нужно очень много лошадей, как для кавалерии, так и для обозов. Широкое применение артиллерии в бою увеличило потери, как человеческие, так и в конском составе. В результате боев выгорали целые гектары пастбищ. Перемещение линий фронтов вынуждало эвакуировать конные

заводы, а лошади, особенно жеребята и жеребые матки, переносили эвакуацию плохо и часто гибли в пути. Так, знаменитый завод в Липице был эвакуирован трижды. Самые большие потери понесло коннозаводство западной части России и Польши.

Важным центром разведения лошадей для кавалерии и артиллерии была Венгрия. Первый крупный завод Бабольна был основан здесь еще в 1789 году и использовал восточных, липицианских, испанских, полукровных и чистокровных верховых лошадей. Венгерские лошади импортировались в другие страны. Но пожалуй, нагляднее всего можно проследить историю кавалерийской лошади на примере тракененской породы.

Король Пруссии Фридрих-Вильгельм I для коннозаводства выбрал болотистую и заросшую ольхой местность в Восточной Пруссии. Одно из двух купленных им для этой цели поместий называлось Тракенен. Окрестные земли были осушены, и в 1732 году все племенные лошади из королевских конных заводов — около 1100 голов, в том числе 513 маток, — были собраны в Тракенене. Жеребцы были польскими, литовскими, с примесью восточной крови. В 1739 году король подарил завод своему сыну, будущему Фридриху II Великому. Однако, взойдя на престол, Фридрих II не стал развивать завод, а брал из него четырехлетних жеребцов и лучших из них раздабривал своим придворным или даже продавал, причем все время угрожал заводу расформированием за отсутствие самокупаемости. Легко понять, что завод и не мог быть самокупаем, ведь для этого нужно было продавать молодых лошадей, которых из него забирали.

Во время Семилетней войны Тракенен был разграблен — через него проходила линия фронта. Многих лошадей в качестве трофеев захватили казаки. После войны территория, на которой был расположен завод, вошла в состав России. Однако Петр III, сменивший на российском престоле императрицу Елизавету Петровну, вернул Пруссии все, что русские получили по праву победителя, и тракененский завод возвратился в прусские руки.

В 1757 году пост управляющего заводом получил Иоганн Фридрих фон Домгардт. С его именем связан план улучше-

ния местных крестьянских лошадей заводскими жеребцами по французской системе. Фридрих II, уже давно показавший полное отсутствие интереса к заводу своего отца, отклонял все его проекты, и Домгардт на свой риск стал крыть заводскими жеребцами частных кобыл.

В 1786 году после смерти императора Фридриха II завод был передан из королевской собственности в государственную. Теперь доходы от продажи молодых лошадей шли на покупку новых производителей. Управляющим стал Карл фон Линденау, который поставил цель создать лучшую породу в стране — и, надо сказать, преуспел в этом.

В 1791 году в Пруссии появился золотисто-гнедой жеребец Туркмен-Атти. Его происхождение неизвестно. Говорили, что он был привезен из Дамаска, но ходили слухи, будто австрийский премьер-министр князь Кауниц, подаривший его немцам, сбыл таким образом с рук подарок Екатерины II. Имя свое он получил случайно: увидевший его в Берлине турецкий посланник воскликнул: «Туркмен-атти!» — что означало «туркменская лошадь». Видимо, посланник разбирался в лошадях, поскольку на гравюрах, изображающих Туркмена-Атти, явно лошадь туркменского типа, а не арабского. В Тракенен этот жеребец не попал, но на заводе были производителями его потомки.

В число производителей Тракенена Линденау включил также чистокровных верховых и арабов. В результате качество лошадей улучшилось, и спрос на них вырос даже за пределами Пруссии.

В 1806 году Наполеон разбил прусскую армию за один день. Началась эвакуация конных заводов, в результате которой тракены попали в Россию. После заключения Тильзитского мира в 1807 году домой вернулись лишь 180 лошадей, остальные погибли от болезней и голода. В 1812 году заводы были эвакуированы снова, на этот раз в Верхнюю Силезию, и вернулись в Восточную Пруссию в 1813 году.

В 1878 году была выпущена племкнига тракененских лошадей. Жеребят, рожденным в заводе, начали давать имена. Сам завод превратился в маленькое государство со своей больницей, гостиницей, училищем, почтой, коровами. Здесь проводились испытания: трехлетние лошади участвовали

в стипль-чезах и охотах. К концу XIX века все верховые лошади Пруссии имели примесь траккененской крови.

После Великой Французской революции в 1789 году во Франции закрылись королевские конные академии, где всадников обучали классической выездке, — эти заведения воспринимались французами как пережиток монархической эпохи. Но кавалерийские школы как заведения для подготовки кавалеристов не ушли в прошлое. В 1809 году Наполеон открыл такую школу под Парижем, а в 1814 году Людовик XVIII восстановил, уже не в первый раз, знаменитую школу в Сомюре, где стали готовить инструкторов для кавалерийских частей Франции. В 1823 году эту школу перенесли в Версаль, но Карл X Бурбон вскоре вернул ее в Сомюр. Лошадей для сомюрской школы закупали в Ирландии, а ездили кавалеристы не в старинных седлах испанского или португальского образца, как было принято в королевских академиях, а в английских, без высоких луков.

В XIX веке школьные прыжки, пируэты и пезады уже не были востребованы ни в бою, ни при подготовке всадников. Кавалерия встретила с новыми реалиями, прежде всего с увеличением точности стрельбы из огнестрельного оружия и с возрастанием роли артиллерии в сражении. Кавалеристы и их кони учились атаке в строю, от лошадей требовалась большая резвость и умение преодолевать естественные препятствия, прежде всего на поле боя. Впрочем, искусство барочной выездки не исчезло. В некоторых школах, в первую очередь сомюрской и венской, барочным элементам продолжали обучать, но уже выборочно, не всех лошадей и всадников.

Соответственно по всей Европе сильно сократилась численность лошадей барочных пород. Даже в Испании, колыбели пород барокко, стали отдавать предпочтение английским скаковым и арабским лошадям. Одним из следствий перемен стало уменьшение мастевого разнообразия. Испанские, португальские, австрийские, фризские, датские лошади утратили свои яркие масти, большинство из них стали серыми или вороными. Такая же тенденция характерна и для других пород, верховых и упряжных, сформировавшихся в XVIII веке: к XIX веку почти все их представители стали вороными,

гнедыми, рыжими и реже серыми. Чубарые лошади практически исчезли и к началу XIX века оставались лишь в Испании. Можно сказать, что эта масть сохранилась чудом. После потрясений, вызванных походами Наполеона, испанские кавалеристы, возвращаясь на родину, оставили своих лошадей в Дании. В их числе оказалась кобыла по кличке Флэбе, которая сначала оказалась у мясника, но затем была выкуплена майором Вилларсом Лунном, владельцем завода Кнабstrup-гард в Северной Зеландии, где разводились датские лошади барочного типа. Есть, правда, версия, что Флэбе попала в Данию из Мекленбурга и была не испанской, а мекленбургской породы. Как бы то ни было, Лунн использовал кобылу в своем заводе, и она фактически дала начало кнабstrupперам — отродью датской породы, визитной карточкой которых стала именно чубарая масть. Немало кнабstrupперов участвовали в войне за Шлезвиг (1848—1850). Пестрая масть, однако, делала их хорошей мишенью на поле боя, и едва ли не все всадники, ездившие тогда на чубарых лошадях, были убиты в бою.

Более скромными в XIX веке стали и лошадиные «прически»: лошади с примесью восточной крови уже не могли похвастаться такими же богатыми гривами и хвостами, как лошади иберийского корня, к тому же в строевой кавалерии не было возможности ухаживать за длинными гривами. Их теперь стригли на 2/3 ширины шеи. В конце XVIII века скаковым, а затем и остальным верховым лошадям стали купировать хвосты — отрубать их почти полностью вместе с хвостовым отделом позвоночника, так что сзади оставался небольшой пенек, прикрытый короткими волосами. Это называлось англизированием, так как мода рубить лошадям хвосты пришла в Европу и Россию из Англии; она продержалась до середины XIX века.

В 1896 году было прекращено разведение белых лошадей в Нижней Саксонии. Одной из причин современные ученые считают саму природу белой масти. Проблема в том, что мутации, отвечающие за белую масть, часто связаны с пониженной плодовитостью, глухотой, врожденными проблемами со зрением и даже могут приводить к гибели жеребенка в утробе матери. А с учетом того, что при сокращении поголовья будет нарастать число близкородственных скрещиваний, процент животных с врожденными нарушениями неизбежно растет.

В какой-то момент заводчики поняли, что сохранять эту популяцию далее нет смысла. Дольше, до начала XX века, продолжалось разведение кремовых ганноверанов. Ганноверские же лошади обычных мастей разводятся до сих пор.

Лошади в упряжке

В Новое время возрастает значение упряжных лошадей. Развивается торговля, и возникает необходимость перевозить большое количество товаров на большие расстояния. Вьючные лошади с такой задачей уже не справляются, поэтому все шире и шире используются экипажи.

Мы уже говорили о лошадях Фрисландии, повлиявших на создание ольденбургской породы. История этих коней тесно связана с историей экипажной езды. Фризские лошади были способны к мощной, резвой рыси, которую по-голландски называли «гардтраб». Это не такое уж распространенное изначально качество среди лошадей: в дикой природе они никогда не ходят рысью продолжительное время, а передвигаются чаще всего шагом либо, если нужно быстро бежать, галопом. В 1650 году в Голландии на льду замерзшего озера состоялись первые в истории бега лошадей, идущих рысью. Сначала они проводились под всадниками, сидевшими не в седлах, а на постеленных на спины лошадей ковриках. Впоследствии стали использоваться двуколки под названием «шез» на больших колесах, благодаря чему кузов был расположен очень высоко. В каждом заезде участвовало по два соперника, дистанция была 325 метров, а для победы нужно было прийти первым хотя бы дважды из трех заездов. За проскачку, то есть за переход в галоп, лошадь лишалась приза, которым служили серебряные и золотые бичи. Бега гардтраберов были очень популярны во Фрисландии в XVIII — начале XIX века, а сами голландские лошади стали широко известны в Европе и импортировались в другие страны, например в Англию, где в конце XVIII — начале XIX века при их участии была выведена упряжная порода норфолькский родстер. В Голландии же, где расстояния маленькие и хозяйственного стимула для выведения рысаков не

было, фризская порода к концу XIX века оказалась в глубоком кризисе.

В Англии нужда в резвой, выносливой лошади для развозов по хозяйственным делам, обладающей устойчивой рысью и годной под седло и в упряжь, была значительно выше. Отбирать таких лошадей помогали дорожные бега под тяжелым всадником; прежде всего в них участвовали родстеры. Самые резвые могли пробежать за час 15—17 миль, или 25—27 километров. Эпоха родстеров закончилась с появлением железнодорожного транспорта. Их потомки, лошади породы хакне, стали уже лошадьми паркового типа. В XIX веке в качестве экипажных лошадей были популярны ольденбурги.

Параллельно с упряжными породами развивались и сами экипажи. Еще в конце XV века в венгерском селе Кочи придумали легкую закрытую повозку. От названия этого села происходит как русское слово «кучер», так и английское «coach» (экипаж). Новая конструкция отличалась низким центром тяжести, меньшим диаметром передних колес, что упростило крутые повороты, подвешенным на ремнях или пружинных рессорах кузовом. Езда в таком экипаже была значительно удобнее, чем в повозках средневекового образца, передававших телу ездока толчки от каждой выбоины на дороге и попавшего под колесо камешка. Первое время считалось, что такое изобретение вредно, поскольку оно изнежит и приучит к комфорту мужчин. Но вскоре стало очевидно, что, кроме создания комфорта для ездоков, эта повозка благодаря плавающему на рессорах весу меньше утомляет лошадей; при этом у экипажа выше скорость, чем у телеги, и одновременно меньше риск перевернуться.

Середина XVIII века стала золотым веком карет. Все монархи стремились завести эффектный и солидный выезд, для чего нужны были роскошные экипажи и много красивых и сильных лошадей, которых запрягали парой, четвериком, шестериком и так далее. На изготовление золотой парадной кареты Георга III Английского ушло два года, весила она восемь тонн, и восемь лошадей могли везти ее только шагом. Этот экипаж сохранился до наших дней. В 1953 году Елизавета II ехала в нем на коронацию.

Увеличение оборотов скаковой индустрии привело в Англии к перепроизводству чистокровных верховых лошадей,

и тех, кто не мог хорошо проявить себя на ипподроме, стали запрягать в экипажи. Транспортными средствами обзаводились частные лица разных сословий. Тип экипажа мог многое сказать о владельце, как о его социальном положении, так и о вкусах и привычках. Особым шиком в Европе считались ландо (название происходит от баварского города Ландау, где этот экипаж появился в XVIII веке) и баруши (от англоязычного варианта латинского слова «bigotus», «двухколесный»). Ландо вмещало четырех седоков и имело откидывающийся верх. Баруш, несмотря на свое название, был, как и ландо, четырехколесным, но с откидным верхом только над задней скамейкой, поэтому баруши использовались летом. Оба типа экипажей были довольно тяжелы, для них требовалась пара лошадей. Карет, полностью закрытых, в частном владении было мало — их могли позволить себе очень немногие. Существовал и аналог микроавтобуса для поездки большой компанией, он назывался «брек» и имел две длинные лавочки, параллельные движению. Для всех этих экипажей нужен был кучер.

Были и модели для самостоятельного, без кучера, управления — фаэтоны, двуколки всевозможных типов, дог-карты (экипаж для транспортировки собак, ружей и боеприпасов на место охоты). Производились и специальные легкие дамские экипажи, обычно двухместные, в которых можно было ехать с ребенком или подругой. В XVIII—XIX веках появились клубы любителей упряжной езды, большим поклонником которой был, например, английский король Георг IV (1820—1830), однажды проехавший из Лондона в Брайтон (расстояние около 80 километров) на рандоме — в упряжке из трех лошадей, расположенных друг за другом.

Составные, из нескольких лошадей, упряжки создавались для того, чтобы увеличить грузоподъемность и скорость. Широко были распространены пары в ряд и тандемы — пара цугом, или пара на вынос. Держать тандем, с одной стороны, было экономически выгодно, поскольку для него требовался такой же экипаж, как и для одиночной запряжки, и лошадей можно было по-разному комбинировать, но, с другой стороны, править им было непросто, особенно уносной (передней) лошастью. Еще сложнее было править четвериком, шестериком, восьмеркой. Для управления ими нередко привлека-

ли форейтора, который сидел верхом на запряженной лошади, обычно на одной из передней пары. Форейторами обычно служили мальчики или мужчины мелкой комплекции, чтобы не слишком нагружать лошадь, которая и без того тянет большой экипаж.

Выезды из нескольких лошадей были редкостью из-за своей дороговизны и неудобства использования в городе. Дилижансы и почтовые кареты, курсировавшие между городами, запрягались четвериками. Чем больше лошадей в упряжке, тем меньше тяговое усилие каждой из них: в паре оно составляет 92 процента, в четверике — уже 79,5 процента.

История общественного городского транспорта начинается в XVIII веке, когда один француз основал в Париже постоянный двор для конных экипажей около часовни Св. Фиакра, покровителя садоводов. Это были первые в мире наемные общественные экипажи, которые так и называли фиакрами. Затем наемные экипажи появились и в других странах. Англичане отличились и в этой области, создав в XIX веке кеб — закрытый одноконный экипаж на двух колесах, с дверью спереди и местом для кучера высоко сзади. Вожжи протягивались через крышу. Пожалуй, именно такая модель городского экипажа, главный принцип которой предельная компактность, отвечала нуждам тогдашнего мегаполиса.

В Англии в XVIII веке получили распространение баржи на конной тяге. В упряжках здесь были лошади крупные, обычно помеси тяжеловозов, часто ирландского происхождения. Низкие мосты ограничили их рост 160 сантиметрами. В некоторых местах были специальные мостики, по которым тягловые лошади переходили с одного берега на другой. Грузоподъемность таких барж была под 200 тонн, и для самых тяжелых запрягали 14 лошадей парами. Русскому читателю наверняка вспоминаются бурлаки. Теоретически 14 лошадей можно было бы заменить 80 бурлаками, но судно в итоге будет двигаться медленнее.

Скорость барж составляла чуть больше 3 километров в час, но существовали и скоростные суда, проходившие 80–90 километров в день. В конце XIX века появились так называемые «летающие лодки» грузоподъемностью 16–17 тонн, двигавшиеся со скоростью 16–19 километров в час. Они запрягались

парой, которая шла средним галопом, причем через каждые 5—8 километров лошадей меняли. Конные баржи просуществовали очень долго благодаря своей относительной дешевизне.

Потомки рыцарских дестрье в Новое время стали еще более массивными и сменили сферу применения — теперь их использовали в упряжке для тяжелых экипажей.

Возможно, ближе всего по типу к рыцарским дестрье першероны — тяжеловозы, выведенные во Франции в провинции Перш; у них есть примесь арабской крови. В XVIII веке они были разнотипными. Более массивные использовались для езды в городах, легкие — в кавалерии. В XIX веке их запрягали в дилижансы, затем в omnibusы. Спрос на першеронов был большим: в одном лишь Париже их закупали по 4000 голов ежегодно.

В Лондоне в XIX веке пивоваренные фирмы разводили дрейхорсов (от *англ.* «dray» — «телега») для перевозки бочек, но эти лошади были слишком крупными, и содержание их обходилось дорого, и поэтому порода вскоре исчезла.

Упряжные лошади требовались в шахтах — чтобы возить вагонетки с углем. Для этой цели в Уэльсе использовали пони, которые помещались в шахтах благодаря своему маленькому росту. Некоторые животные там же и жили, годами не выходя на поверхность.

Пожалуй, единственный тип лошадей, которым не нашлось применения в новой Европе, — это аллюрные лошади, потомки средневековых палефруа. Обладающие слабым галопом, они не могли конкурировать в резвости с чистокровными верховыми, арабами и полукровными лошадьми. Как упряжные они тоже не годились, поскольку с улучшением в Европе качества дорог стали востребованы лошади с хорошей и резвой рысью, в то время как плавность движения для упряжной лошади важна была не в первую очередь. Постепенно аллюрные лошади стали исчезать, оставшись лишь на европейских окраинах — в Исландии, в горных местностях Пиреней и Балкан, где почти не было хороших дорог. Впрочем, с эпохой Великих географических открытий для аллюрных пород началась новая жизнь в Америке — но об этом уже в одной из следующих глав.

Дамская езда

В дамском седле образца второй половины XIX века можно ездить любыми аллюрами и даже преодолевать препятствия, что позволяло дамам участвовать в конной охоте. Изначально они сопровождали охотников лишь до начала гона, но эту традицию изменила австрийская императрица Елизавета (1837—1898), супруга императора Франца-Иосифа I.

Специальный костюм под названием «амазонка» появился лишь в XIX веке. Его конструкция постоянно менялась. К концу XIX века юбка представляла собой уже скорее фартук с большим разрезом сзади, который не был виден, когда всадница спешила. Некоторые женщины в те времена уже стали ездить по-мужски. В Англии дамская езда была очень популярной в 20-е годы XX века.

Развлечения

Если в Средние века рыцарские турниры были как зрелищем, так и тренировкой и проверкой боевых навыков рыцарей, то позже они превратились исключительно в развлечение. Такие конные военные игры называли каруселями. Расцвет каруселей в Европе приходится на правление короля Людовика XIV, который и сам участвовал в них. Конноспортивные состязания чередовались с конным балетом и элементами маскарада. В каруселях участвовали и дамы на колесницах. Новшеством было состязание в управлении конем — прообраз современных соревнований по выездке. Оценивались посадка всадника и выучка лошади.

В начале XVIII века было изобретено устройство, также названное каруселью. Изначально это был тренажер для отработки приемов владения оружием: всадники ехали по кругу на деревянных лошадках и учились поражать копьём манекены. Крутили карусель настоящие лошади. Но постепенно тренажер превратился в аттракцион и в конце концов стал детской забавой.

В Дании от рыцарских времен до наших дней сохранился специфический вид состязаний под названием «рингрид-нинг» — попадание на скаку копьём в кольцо.

Лошади сыграли роль и в становлении цирка. Непременные участники цирковых представлений, акробаты и фокусники, были популярны на протяжении всего Средневековья, но в современном виде цирк возник только в XVIII веке в Англии. Он был создан отцом и сыном Астлеями как представление, состоящее из акробатических номеров на лошадях. Остальные виды программы — выступления дрессированных животных, пантомима — были лишь дополнением к конным номерам. В конце XIX века в цирке выступали прославленные мастера выездки, например англичанин Джеймс Филлис.

Можно сказать, что определенное отношение лошади имеют и к созданию кино. В 1872 году Леланд Стэнфорд, губернатор Калифорнии, поспорил с другом о том, что в галопе у лошади есть фаза подвисяния, когда она не касается ногами земли. Чтобы проверить это, фотограф Эдвард Майбридж установил в ряд 24 камеры и пофазно заснял лошадь в галопе. Стэнфорд выиграл пари, а Майбридж настолько заинтересовался пофазной съемкой, что собрал целую коллекцию — прыгающие собаки, играющие дети... Но первой была лошадь. Некоторые искусствоведы говорят о том, что эти пофазные съемки можно считать предшественником кино.

Первым фильмом, публично показанным братьями Люмьер, было «Прибытие поезда». Но мало кто знает, что сначала братья сняли пони, везущего тележку. Вероятно, поезд был предьявлен на публичном показе потому, что он лучше отражал идею технического прогресса, одним из следствий которого и стало создание кинематографа.

Глава 7 По горам, по долам



Возможно, эта глава покажется читателю пестрым собранием разных фактов. Но слишком обширны пространства Евразии, к которым мы сейчас перейдем, слишком много жило в этих местах племен и народов. Впрочем, нас интересуют прежде всего общие закономерности развития конного дела, и об этом мы постараемся рассказать.

Кавказ и Закавказье

Кавказ — пожалуй, один из самых «конных», если можно так выразиться, регионов мира. Территорию Кавказа в III тысячелетии до н. э. осваивали всадники, принадлежавшие к разным племенам. В кобанской культуре на Северном Кавказе (XIII—III века до н. э.) найдены доказательства ранней практики верховой езды: это навершие булавки, выполненное в виде всадника, булавки с головками лошадей, а также удила и псалии, которые датируются первыми веками I тысячелетия до н. э. В подкурганном погребении в Бамуте (Чечня) обнару-

жены бронзовые псалии III тысячелетия до н. э. Мы уже сталкивались со случаями, когда вместе с людьми хоронили коней, но в этом случае в погребение была положена уздечка — возможно, как замена реальной лошади.

В. Б. Ковалевская указывает, что у покорителей Кавказа были лошади двух типов, описанных, в частности, в нартском эпосе. Наличие в этом регионе двух типов лошадей подтверждают и амулеты, датируемые VIII—IX веками. Назывались эти типы хуаре и арашь. Хуаре были легкими лошадьми восточного происхождения, похожими на современных ахалтекинцев, с длинными шеями. Чистокровными считались прежде всего хуаре буланой масти. Они были распространены на Иранском нагорье, в Дагестане и Закавказье. Арашь — это маленькие горные лошадки, очень удобные для перемещения по горам, близкие по типу к современным породам Кавказа, например кабардинской и карачаевской.

По данным исследований К. Н. Золотова, лошади Дагестана были в древности крупнее современных горных лошадей. Ковалевская интерпретирует этот факт как доказательство бытования верховой езды в регионе. На территории Дагестана найдено немало керамических фигурок лошадей, которые можно разделить на две группы. К первой можно отнести изображения стройных лошадей с маленькой головой и тонкой шеей, ко второй — лошадей более массивного типа, с широкой грудью и шеей толстой. К сожалению, эти изображения не дают информации о конной амуниции того периода — уздечке или седле. На статуэтке на навершии булавки всадник сидит, откинувшись назад и опираясь спиной на странный предмет, который некоторые археологи считают задней лукой седла. Если принять такую интерпретацию, это только добавит вопросов, так как седла с такими луками появились на полторы тысячи лет позже.

Немного информации дает и такая находка, как глиняный конь, найденный в Наохваму (Западная Грузия) и датируемый началом I тысячелетия до н. э. У этого коня пострижена грива, что указывает на то, что перед нами домашняя лошадь, а не дикая.

Конские погребения в Закавказье появляются в конце II тысячелетия до н. э. Иногда встречаются погребенные от-

дельно головы и ноги лошадей, в том числе и помещенные под человеческими захоронениями. Наиболее многочисленны захоронения лошадей в Восточном Закавказье в курганах XIII—X веков до н. э. Кони найдены в погребениях знати, причем в этих погребениях отчетливо читается след культа огня — наличие красной краски, угольев и золы.

Кавказский хребет и Закавказье находятся на пересечении торговых путей, в этих краях еще в древности побывало немало торговцев и путешественников, которые не остались равнодушны к местным лошадям. Греческий поэт Оппиан (III век), родом из сирийского города Апамея, в своей книге «Кинегетика», посвященной охоте, упоминает армянских лошадей как одну из лучших боевых пород. В то же время Страбон (I век до н. э. — I век н. э.) пишет, что лошади в Армении не столь хороши, как в Мидии. Ксенофонт, писавший на четыре века раньше, отмечает, что армянские лошади меньше мидийских, хотя и похожи на них по типу. При чем тут рост? Как мы уже имели возможность убедиться, в древности лошади на Ближнем Востоке и в Греции были невысокого роста, а для верховой лошади, тем более для боя, рост является одним из самых важных параметров.

Арабские авторы VIII—X веков в своих трудах описывают достоинства лошадей современного Азербайджана, которые пользовались большим спросом в Иране и Сирии. Потомками этих лошадей можно считать современную карабахскую породу. Это лошади восточного типа, в старину их называли «кёглян». Отличительной их особенностью была и остается гнедая или рыжая масть с выраженным золотистым блеском. У некоторых рыжих карабахских лошадей встречается практически черная грива, что для рыжей масти большая редкость. Такое нестандартное сочетание называлось «нарындж» — это слово персидского происхождения, от которого, кстати, и происходит столь привычное нам название оранжевого цвета, хотя в русский язык оно проникло через французский. Именно о таком коне писал М. Ю. Лермонтов в поэме «Демон»:

Под ним весь в мыле конь лихой,
Бесценной масти золотой.
Питомец резвый Карабаха

Прядет ушьми и, полный страха,
Храпя косится с крутизны
На пену скачущей волны.

Лучшие кони принадлежали карабахским правителям, которые не торговали ими, а дарили своим приближенным. Согласно преданиям, эти лошади происходят от арабских, однако современные иппологи видят у них скорее персидское происхождение и явную примесь туркменской крови — тем более что у арабских лошадей выраженный золотистый блеск волоса не встречается, а у коней Туркестана он есть. В Карабахе поддерживали ядро породы и после присоединения к России в 1805 году. С XVIII века эти лошади начали попадать на Дон — их приводили из походов казаки Войска Донского, и питомцы резвые Карабаха оставили заметный след в донской породе.

Арабы, отдававшие дань восхищения карабахским лошадям, получали много лошадей и из Грузии. В современной Грузии есть две местные породы — мегрельская и тушинская. В XI веке с севера в Грузию вторглись печенеги, которые привели с собой своих лошадей. Печенежские лошади имели примесь монгольской крови и, скорее всего, были маленького роста, неказистые и косматые. Однако нельзя с уверенностью сказать, что они оставили след в популяциях лошадей Кавказа и Закавказья, в том числе в тушинской, ведь табуны этих лошадей были изолированы в горах. Тушинские лошади происходят от мидо-персидских, бактрийских, парфянских, туркменских, арабских, турецких и других восточных лошадей. Мегрельская лошадь считается прямым потомком древней колхидской лошади. В коннице Грузии в XII—XVII веках большинство лошадей были мегрельскими. Батый по приходе в Грузию велел поставить себе 90 000 человек всадников. Скорее всего, такая задача была выполнима, и это говорит о высоком уровне развития конницы у грузин.

Лошадей в Грузии разводили на горных пастбищах. Но осенних пастбищ в горах нет, поэтому все лошади осенью загонялись в конюшни.

К тушинской лошади по типу близки кабардинская и карачаевская, но последние крупнее. Лошади Северного Кав-

каза происходят от персидских, арабских и туркменских лошадей. Считается, что карачаевская и кабардинская породы сформировались к XV—XVI векам. Есть предание, что лучших жеребцов для разведения выбирали, заставляя их проходить испытание. Жеребцов загоняли в ущелье, выход из которого заваливали камнями и деревьями. Те, которые смогли выбраться, получали косяк кобыл. Однако жеребцов использовали только для разведения, но никак не для езды. Этому есть практическое объяснение: жеребцы ржут чаще, чем кобылы и мерины, — ржанием они предупреждают других лошадей о своем появлении и вызывают своих противников на бой — и тем самым могут выдать всадников, затаившихся в засаде.

Степь

Евразийские степи — это обширный регион, протянувшийся по центральной части Евразии от территории современной Румынии, Венгрии и Украины через южную часть России, север Казахстана, Южную Сибирь, Алтай, Туву, Монголию и Забайкалье. Эти бескрайние равнины, поросшие травой, — благоприятное место для разведения лошадей. На протяжении тысячелетий сотни племен и народностей кочевали здесь со своими стадами. Лошадь была главным спутником и помощником человека — на ней охотились, ее запрягали в повозки. Кроме того, лошадь была источником пищи (конина, кумыс) и материалов для разных хозяйственных нужд (конский волос, шкуры).

В пределах одной книги мы не можем рассказать о роли и месте лошади в жизни всех племен, кочевавших по евразийским степям. Впрочем, это и не нужно, так как способы разведения, ухода и использования лошадей у разных кочевников схожи. Мы остановимся на истории конного дела некоторых племен, оставивших наиболее заметный след в истории.

Наверное, стоит начать со скифов (I тысячелетие до н. э.), ведь они были не просто крупным кочевым народом — скифы стали первыми всадниками евразийских степей, широко извест-

ными древнему миру. В Библии об этом степном народе говорится: «Вот, поднимается он подобно облакам, и колесницы его — как вихрь, кони его быстрее орлов» (Иер. 4:13). Иеремия называет скифов народом древним, сильным и храбрым, сравнивает скифский колчан с «открытым гробом» (Иер 5:15—16). Мы уже говорили, что в Палестине коневодство не было развито, следовательно, серьезной конницы или колесничного войска там не было. Нетрудно представить себе, какое впечатление производили на жителей Земли обетованной скифские всадники.

Впрочем, термин «народ» или даже «племя» можно применить к скифам с большой долей условности. Скорее это была группа племен, о степени политической консолидации которой судить трудно. Но как бы там ни было, скифам удалось создать нечто вроде степной империи, которая просуществовала в Северном Причерноморье почти тысячелетие — с VIII века до н. э. до второй половины III века н. э. Поддерживать существование крупного, подобного государственному, образования без сильной армии невозможно. Основной военной силой скифов была конница. Изначально она была только легкой, но с VI века до н. э. у скифов появились и тяжелые панцирные всадники.

Античные авторы сообщают о скифском способе сражаться «посредством бегства», то есть на скаку обернуться в седле и стрелять в преследующего врага. Скифы были искусными стрелками, они использовали относительно небольшие луки и разного вида стрелы, дротики для метания и короткие копья. Способ сражения «посредством бегства» оправдывал себя в степи при сражениях с такими же всадниками, но в Передней Азии, где были укрепленные города, он оказался бесполезным, и скифы не смогли совершить в этом регионе никаких завоеваний. На противника они обычно надвигались конной лавой, затем осыпали его градом стрел, иногда отравленных, и дротиков, затем шли в рукопашную. В бою сражались не только люди, но и лошади: Плиний Младший пишет, что, когда одного скифского царька убили во время боя и противник спешился, чтобы снять с поверженного врага доспехи, он был убит его конем.

Скифские кони славились выносливостью и неприхотливостью. Страбон писал, что скифы и сарматы кастрируют своих лошадей, чтобы сделать их более послушными. Филипп Македонский пригнал в Македонию табуны скифских лошадей для своей конницы. Согласно сохранившимся изображениям, это были кони маленькие, 120–130 сантиметров в холке, коротконогие и грубокостные, косматые, горбоносые. Но существовал и другой тип скифской лошади — более крупный, не менее 150 сантиметров в холке, а иногда и выше, с длинной шеей и длинными сухими ногами. Останки таких лошадей находят и в Причерноморье, и в алтайских курганах скифской эпохи — так далеко простирались владения этого народа. Высокие скифские кони отдаленно похожи на турменских лошадей, причем на некоторых останках сохранился волос с характерным золотистым блеском. Не известно, попали эти лошади на Алтай к скифам в качестве трофеев или разводились ими самими.

Алтайские курганы скифской эпохи относятся к V–III векам до н. э. В них многое хорошо сохранилось, включая изделия из войлока, кожи и ткани. Возле деревни Берель в 1998 году был обнаружен могильник III века до н. э., уже частично разграбленный. В северной его части лежали тринадцать лошадей мужского пола (жеребцы и мерины) с украшениями и снаряжением. Они лежали головами на восток, ноги их были поджаты. У трех из них были позолоченные деревянные рога, приставленные к головам. Возможно, это свидетельство совершения жертвоприношения по случаю похорон вождя. По таким случаям могли приносить в жертву не только коней: Геродот описывает ритуал царских поминок, при котором убивают слуг и лошадей, набивают их тела опилками, сажают человеческие трупы на лошадиные и устанавливают на кольях вокруг могилы.

Лошади из кургана возле деревни Берель были протестированы по ДНК. Они, как выяснилось, образуют семь генетических групп. Как удалось установить, скифские лошади родственны нескольким современным породам Европы, а также тувинской и корейской, а по материнской линии близки к китайским, тувинским и анатолийским лошадям.

Для нас представляет интерес и большой каменный курган в районе реки Улаган на Алтае. Это княжеская могила IV—III веков до н. э., в которой человеческое захоронение в срубе было разграблено, но захоронение коней за стеной сруба оставлено нетронутым. Среди лошадиных останков выделяется конь темно-рыжей масти с выраженным золотистым блеском, ростом не ниже 150 сантиметров, благородных восточных линий, с большой сухой головой и длинной шеей, высокой холкой, короткой спиной и длинными ногами. Возможно, это был конь князя. Судя по зубам, ему на момент смерти было больше 20 лет, за ним, без сомнения, бережно ухаживали. Рядом сохранилась маленькая плеточка — сугубо символическая, так как ею невозможно больно ударить. Остальные лошади в этом захоронении рыжие и золотисто-гнедые, среди них нет саврасых или мышастых, характерных для современных алтайских лошадей. Грива «главного» коня пострижена и схвачена нагривниками, хвост пострижен у основания репицы и заплетен в косу. У остальных лошадей хвосты также заплетены в косы или имеют узлы посередине. По своему типу этот конь, как отмечает Витт, ближе всего к лошадям на изображениях из Малой Азии. Лошади восточного типа могли быть у скифов Алтая как исключение, как богатый трофей, привезенный из дальних стран, хотя их молодежь мог выращиваться и на месте.

В погребении жрицы в кургане № 66 между деревнями Бобрица и Студенец на берегу старицы Днепра рядом с телом покойной обнаружили уздечный набор, а рядом коня в богатой уздечке. В лесостепной зоне Скифии встречаются кенотафы, в самых богатых из которых лежат оружие и уздечные наборы. Уздечки встречаются с костяными, бронзовыми и железными псалями. На металлических частях конской амуниции часто встречается изображение змееногой богини земли Апи. У царских скифов также известно божество Тагимаса (Тагимасад), покровительствующее коневодству. С IV века до н. э. у скифов появились стремяна (возможно, заимствованные с Востока) в виде ременных петель, о чем свидетельствует, в частности, изображение на вазе из Чертомлыка. Подпруги седел иногда украшались металлическими бляшками.

Скифское прикладное искусство создало так называемый звериный стиль, отличающийся множеством изображений животных, в том числе и лошадей. По мнению Раевского, копытные в зверином стиле символизировали мир людей, или нашу реальность, а хищники — смерть. Много встречается и так называемых сцен терзания, когда лев или волк убивает лань или лошадь.

Сколько-нибудь подробных сведений о коневодстве скифов и его методах не сохранилось, но Помпей Трог (I век до н. э. — I век н. э.) рассказывает любопытную легенду. У скифского царя были отличные кобыла и жеребец, мать и сын. Чтобы закрепить их признаки, царь случил их между собой. Когда жеребец и кобыла узнали о том, кем они приходится друг другу, они совершили чисто человеческий поступок — самоубийство, прыгнув со скалы. По этой легенде можно сделать вывод, что скифы практиковали инбридинг (близкородственное скрещивание) и конюшенное содержание — иначе каким образом мать и сын могли быть разлучены и через какое-то время не узнать друг друга? Возможно, многие степные коневоды не одобряли инбридинг (что логично, ведь табу на инцест между людьми возникло достаточно рано) и складывали об этом поучительные предания.

Лошадей, судя по всему, в Скифии всегда было очень много. Согласно Гиппократу, скифы жили в кибитках, в которых ездили женщины, а мужчины очень много времени проводили верхом на лошади, что приводило к разного рода заболеваниям.

Со скифами связывают и савроматов, которые, вероятно, были родственным им народом. Считается, что савроматы — точнее, савроматки — стали прообразом амазонок. В могилах савроматок находят кости коней и уздечные наборы, что можно интерпретировать как практику верховой езды у женщин. Псевдо-Гиппократ (470—356 годы до н. э.) пишет, что савроматские девушки не могли выйти замуж до тех пор, пока не убьют трех врагов, они превосходно ездили верхом, стреляли, сидя в седле, и метали дротики. Все это поражало греческих историков, так как для эллинок такая практика была чем-то немислимим.

Во второй половине III века Скифия была уничтожена готами, переместившимися в Причерноморье с южного побережья Балтийского моря. А в V веке с востока пришли гунны. Так началось Великое переселение народов. Причиной его ученые считают оскудение пастбищ и похолодание климата в степях севернее Китая — именно на пик похолодания в 535–536 годах приходится самые активные миграции племен. В поисках более благоприятных условий для жизни и скотоводства гунны и отправились на запад.

Как и скифы, гунны не были этнически однородным племенем. Это древний конгломерат племен, населявший степи к северу от Китая в III веке до н. э. — II веке н. э. Для Китая это был очень нежелательный и неудобный сосед, постоянно совершавший набеги на Поднебесную. Для защиты от гуннов император Цинь Шихуанди построил Великую Китайскую стену. Называли гуннов по-разному, но в отечественной историографии в период их соседства с Поднебесной их называют сюнну или хунну — по одному из названий, использованному китайскими историками.

Под именем сюнну этот народ был достоверно известен лишь на протяжении шести-семи веков, но за это время ему удалось создать степную империю и объединить, насколько это возможно, множество кочевых племен.

На скалах Монголии сохранились петроглифы сюннуского времени. Некоторые из них изображают охоту, похороны или парадные выезды в экипажах. По свидетельству китайского историка Сыма Цянь, у сюнну было много лошадей, а ослов, куланов и мулов мало. Прибывая на зимнее пастбище, сюнну первыми выпускали лошадей, чтобы они копытами разбили сковавший землю лед. Сено кочевники впрямь не заготавливали, при кочевом образе жизни это невозможно, и их лошади и скот за зиму сильно теряли в весе. Большое поголовье лошадей накладывало свои ограничения на кочевую жизнь: лошадям необходима вода (тогда как, например, овцы могут получать ее из травы), поэтому во время кочевья нельзя было удаляться от озер талой воды, которая весной скапливалась в низинах. Когда степь высыхала от талого снега, кочевники перемещались на летние пастбища. Ездили они главным об-

разом верхом, но свое имущество перевозили на телегах, в том числе каркасы юрт. Охотились сюнну верхом.

Вскоре после смерти вождя Аттилы в 453 году империя гуннов распалась, а сами они постепенно растворились среди местного населения. Потомками гуннов, а также угрских племен, пришедших из степей к востоку от Урала во время Великого переселения народов, и местных валахов являются венгры. Они вскоре перешли к земледелию, но и о коневодстве не забывали. В степях возле Дуная и Тисы они разводили превосходных верховых лошадей, к которым в более поздние времена была прилита кровь арабских и чистокровных верховых. В XIX веке Венгрия стала одним из центров разведения кавалерийских коней.

Специфические конные традиции кочевых предков по сей день сохраняют чикоши — венгерские табунщики. Они носят круглые черные шляпы с поднятыми полями и длинные просторные рубашки — синие в Хортобаши и белые в Бугаце. В ярмарочные дни чикоши не только занимались торговлей лошадьми, но и соревновались между собой в умении быстро загнать овец в загон, заарканить быка, остановить и уложить на землю лошадь на полном скаку. Лошади чикошей умеют садиться по-собачьи, ложиться по команде, стоять неподвижно, не бояться бича. Все эти трюки возникли на основе навыков, необходимых пастушьей лошади в повседневной работе. Например, на лежащую лошадь удобнее садиться, а за ее корпусом можно спрятаться во время перестрелки. Чикоши обычно ездят без седел, лишь иногда используют кожаный чепрак со стремянами, но без подпруги. Удивительно, но он не съезжает, когда всадник садится на лошадь, опираясь ногой о стремя.

Чикоши придумали трюк под названием «венгерская почта»: всадник едет, стоя на спинах двух лошадей, и держит на вожжах еще трех, которые скачут впереди. Венгерская почта требует большого мастерства, иногда ее демонстрируют в цирках.

Вскоре после нашествия гуннов в равнинном Предкавказье появился новый кочевой народ — хазары. В VI веке они оказались в составе Тюркского каганата, который в период сво-

его расцвета владел территориями Маньчжурии, современной Монголии, Алтая, Туркестана, Казахстана, Северного Кавказа. После распада этого государства в VII веке хазары создали Хазарский каганат, просуществовавший до X века.

Конь сопровождал хазарина не только на протяжении всей жизни, но и после смерти. В человеческие захоронения обычно клали только голову лошади, ноги, покрытые шкурой, и полный комплект снаряжения — седло со стремянами, уздечку (от которой до нашего времени обычно доходят лишь удила с псалиями), различные украшения.

В степях на юге Украины и кубанском Приазовье находят так называемые «сивашевские» воинские захоронения, которые датируют концом VI—VII веком. Как правило, воина подзахоранивали в уже имеющийся курган в сопровождении коня или его чучела вместе с амуницией. Есть версия, что эти воины и их соплеменники были болгарами, которых хазары вытеснили из Причерноморских степей.

На левом берегу Днепра был обнаружен поминальный комплекс, названный Вознесенским, который представляет собой площадку, окруженную земляным валом и каменным кольцом, внутри которого есть две ямы. В одной из них найдены обгорелые лошадиные кости, стрелы и черепки посуды, во второй — побывавшие в огне вещи, среди которых очень много конной амуниции, 58 стремян, множество бронзовых позолоченных бляшек, которыми обычно украшались несохранившиеся седельные ремни. Датируется Вознесенский комплекс концом VII — началом VIII века.

Ученые реконструируют унаследованную хазарами тюркско-монгольскую погребальную традицию следующим образом: тело покойного хоронили сразу после смерти, потом его друзья и родственники брали ценные предметы и отправлялись на север, так как считалось, что загробный мир расположен где-то в той стороне. Они скакали семь дней, потом делали остановку, сжигали вещи покойного, убивали коней и справляли тризну.

На Нижнем Дону археологи обнаружили около трехсот погребений хазарских воинов. Это курганы с квадратными ровиками, насыпанные во второй половине VII — начале IX века. В них также найдены останки коней и их чучела (голова,

ноги и шкура) с амуницией. Коня обычно клали во входной яме параллельно телу покойного. Похожие захоронения есть и у кочевников Средней Азии. Конской брони в раскопках нет — видимо, в Хазарии она не использовалась. Оружие, найденное в курганах с квадратными ровиками, характерно для легкой конницы: это луки, мечи и сабли, боевые ножи и кистени. М. Г. Мамедов интерпретирует одну находку из чирюртовских курганов (Чечня) как конский доспех, но не приводит в своей работе расположения его составляющих. По числу и весу пластин, как отмечают В. Ключников и О. Ивик, этот доспех мог предназначаться для человека, так что трактовка находки как конского доспеха спорная. В общем, пока нет серьезных археологических доказательств существования у хазар тяжелой конницы.

На востоке степного пояса Евразии лежит Монголия. В давние времена здесь существовали разные племенные союзы — сунну, сянби, жужаней. В XIII веке монголоязычным племенам удалось создать единое государство. В 1206 году главу одного из монгольских кланов Темучина провозгласили великим ханом — нам он известен как Чингисхан. Его огромное конное войско прошло огнем и мечом через всю Среднюю Азию и Северный Китай и дошло до берегов Днепра. Сам Чингисхан был знатоком лошадей и для своего войска собрал животных самого разного происхождения — сирийских, скифских, туркменских, согдианских (из Согдианы — страны с центром в Самарканде, сейчас ее территория разделена между Узбекистаном и Таджикистаном), бактрийских, арабских, карабахских. Монголы старались захватить прежде всего кобыл-маток, а из жеребцов выбирали только самых выдающихся. С точки зрения зоотехники это правильно, так как для разведения нужно большое количество женских особей, в то время как мужских — примерно в двадцать раз меньше.

Монголия — регион с устойчивым резко континентальным климатом, кроме сухих степей здесь есть и каменистые полупустыни. Природные условия в регионе суровые, и нетрудно представить, какими выносливыми были лошади, которых вывели монголы.

Выносливость испытывали так же, как это делают современные конники, — регулярным проведением скачек на длинные дистанции и на охоте. Охотились монголы в основном при помощи лука, поражая зверя с седла. Лошадей было очень много: так, во время походов на каждого всадника приходилось несколько голов, и за войском шли целые табуны.

Понятие «монгольская лошадка» стало в какой-то степени нарицательным и обозначает лошадь низкорослую, косматую, с крупной головой, короткой и толстой шеей, короткими ногами и длинным корпусом. Покровный волос особенно сильно отрастает у нее зимой. Монгольские лошади позднеспелы и полностью формируются к семи годам — но и служат человеку долго, лет по двадцать. На них не только ездили верхом, но и перевозили вьюки, запрягали в повозки. Под всадником они проходили до 70 километров в сутки, а за однодневный переход могли преодолеть 120 километров и более.

Монгольское седло отличается высокими луками, чуть наклоненными вперед и назад. Седла и уздечки украшают узорчатыми металлическими пластинами.

Конь был для монгола символом поэтического вдохновения — недаром гриф струнного музыкального инструмента морийн хур украшен маленькой лошадиной головкой.

Туркестан

Туркестан — это историческая область, включающая территории современных постсоветских стран Казахстана, Киргизии, Туркмении, Таджикистана, Узбекистана, северо-западные районы Китая и тюркоязычные Афганистана и Ирана. История Туркестана очень длинная и богатая, но для того, чтобы разобраться в ее конной части, необходимо знать, что по природным зонам Туркестан можно разделить на две части: степи с предгорьями и пустыни.

В пустынях кочевали племена туркмен, которым мир обязан созданием туркменской лошади. Об этой породе мы уже рассказывали в главе, посвященной Средневековью. К туркменской лошади близка карабаирская, которую разводили

сарты и таджики. Эти лошади внешне похожи на туркменских, хотя и не обладают столь же изящным, благородным обликом. В карабаирской породе немало аллюрных лошадей. Их использовали как под верх, так и в упряжке. У сартов было поверье, согласно которому карабаирские жеребята рождаются с еле заметными крыльями. Во время выжеребки жеребенка нужно подхватить на руки, а когда крылья станут невидимыми, опустить на землю. Считалось, что при соблюдении этого правила из жеребенка вырастет очень быстрая и выносливая лошадь. Впрочем, карабаирские лошади отличаются скорее выносливостью, чем спринтерскими качествами. Примечательно, что на рубеже XIX–XX веков быстрая езда считалась в этом регионе неприличной, и повелитель Бухары мог проехать в день не более одного таша (8,5 километра).

В Средней Азии есть особый вид конных состязаний под названием «купкари» (также «улак-купкари» и «бузкаши»). Название «купкари» происходит от тюркского «куп» («много») и персидского «кари» («дело, работа»). Это игра, в которой команды состязаются между собой за тушу козла, которую нещадно таскают по полю. Победителем считается тот, кто донесет тушу до финиша. Тушу специально обрабатывают — из нее удаляют внутренности и зашивают. Если же идет состязание за тушу теленка, у нее отрезают хвост. Всадники обязательно надевают краги или плотные штаны и сапоги для защиты ног, а на головах — в наше время — можно увидеть и шлемы танкистов. Ныне соревнования по купкари собирают в Таджикистане и Узбекистане тысячи человек. Есть мнение, что карабаиров как породу выводили специально для этой игры.

Казахские и киргизские лошади приходится родственниками монгольским. Как и монгольские, это лошади степных кочевников, формировавшиеся в условиях резко континентального климата с жарким летом и морозной зимой — а в Казахстане еще и в условиях сильно ограниченных водоемов. Лошади питаются подножным кормом, а зимой вынуждены выкапывать его из-под глубокого снега — это называется «тебеневать». В таких условиях выживали только самые неприхотливые животные.

Русский ученый В. Фирсов (конец XIX века) в своей статье «Туркестан и туркестанские породы лошадей» упоминает иссык-кульскую лошадь — отродье киргизской, — которая отличается редкой для этих мест чубарой мастью, а также глазами с относительно маленькой радужкой и большими белками. Такие глаза нередко встречаются у чубарых лошадей самых разных пород. У киргизов бытовало поверье, будто нечистая сила боится взгляда чубарой иссык-кульской лошади. Кстати, среди карабаиров до сих пор иногда попадаются чубарые лошади, что может указывать на родство этих пород, пусть и в наше время мало похожих друг на друга.

Согласно обычаям, весной и летом киргизы питались только бараниной и говядиной, а зимой ели конину. На убой шли в основном старые и больные лошади, но по особенно торжественным случаям (например, на свадьбу) забивали жеребят.

У казахов существовал обычай при посещении чужого стойбища отправлять сначала вперед свою верховую лошадь — она становилась своего рода заложником. Это был знак большого доверия.

В некоторых регионах Казахстана до сих пор бытует обычай поклонения изображениям конского копыта лошади на камнях. Такие копыта называют следами тулпара — сказочного крылатого коня в башкирской, татарской и казахской мифологии, а сами камни носят название «тулпартас».

Якутия

Трудно представить себе Якутию без лошадей. В старину при постройке юрты основные ее столбы обмазывались лошадиной кровью и кумысом, а домашняя утварь часто делалась в форме лошадиных ног, копыт и голов. Согласно легенде, лошади сами пришли к людям, чтобы спастись в дыму костра от комаров, которых в этих краях очень много. Якутия занимает большую территорию, и на ней пасутся и тебенеют большие табуны, в том числе и дикие. Лошади появились здесь в глубокой древности: так, в вечной мерзлоте найдены останки коней, которым не менее 30 000 лет. Это неудивительно, если вспо-

мнить, что Якутия лежит на пути миграции древних лошадиных из Северной Америки в Евразию. Современные лошади этого региона, по-видимому, смешанного происхождения, в их ДНК читается в том числе и монгольский след. В породе принято выделять два типа местных лошадей — северный и южный. Северные крупнее и больше подходят для использования под верхом и под вьюком, у южных более длинный корпус, как у животных упряжного типа. Лошади южного типа происходят от коней, приведенных якутами из Прибайкалья в период переселения на север в конце XIII — начале XIV века. Северный же тип, возможно, происходит от смешения приведенной лошади с местной дикой, более крупной тундровой лошастью, останки которой были найдены на реке Яне возле Верхоянска.

Якутские лошади на вольном выпасе тебенюют табуном, ломают главный коридор в сугробах самые сильные из них. С середины марта якуты перегоняют табун на тальник (кустарниковая ива).

Якуты выделяют двенадцать степеней упитанности скота. Считается, что у здоровой якутской лошади должно быть много жира. Жирных лошадей, только что взятых с пастбища, якуты «вывязывали»: так называется особый режим подготовки, при котором лошадь держали несколько суток почти без корма, потом ее разминали небольшой поездкой и уже после этого брали в поход. Считалось, что в дороге нельзя сытно кормить коня, иначе он будет сильно потеть, а в Якутии традиционно не было ни попона, ни тем более теплых конюшен, и вспотевшая лошадь рисковала заболеть на морозе.

Ездили якуты с остановками в пути, и таким образом лошадей выдерживали 50–85 километров за десять часов. Лошадей использовали под седлом, под вьюком и в санях, заездку начинали в пять лет. Самыми выносливыми считались так называемые менге — бесплодные кобылы, которых брали в работу в возрасте восьми-девяти лет. На кобылах-матках, как правило, не ездили, их использовали лишь для разведения. Якуты, как и многие другие народы с развитым коневодством, хранили в памяти имена лучших лошадей и их родословные. Жеребцы, как ни странно, считались наименее приспособленными к работе.

В благополучии дома большую роль придавали столбам конюязи, поэтому при перемене места жительства их обязательно увозили с собой. Столбы украшались лентами, резьбой, волосами. В старину их устанавливали на могилах вождей, а сейчас иногда ставят на перекрестках дорог.

Якуты не стремились значительно увеличивать поголовье своих табунов по причине очень суровых природных условий, местные традиции запрещали концентрировать скот, лошадей и оленей на одном месте. Существовал даже обычай под названием кый: если поголовье превышало дозволенный максимум, его владелец отгонял лишних лошадей к диким табунам.

Тува

В географическом центре Азии расположена Тува, где горные хребты чередуются с межгорными котловинами. Традиционный образ жизни тувинцев обусловлен спецификой региона: летом они пасли лошадей на горных пастбищах, осенью спустились в долины рек, зиму проводили в степи.

Тувинцы обычно ездили верхом на меринах, кобыл и жеребцов использовали только для разведения, причем решения о кастрации того или иного жеребца принимались коллективно. Это аналог существующих в мире заводского коннозаводства комиссий по бонитировке — оценке подросшего молодняка с определением его дальнейшей судьбы и назначения. Для скачек использовали мерингов, которых кастрировали в два этапа, удаляя один семенник в двухлетнем возрасте, а второй в три года. Считалось, что таким образом, избегая резкого изменения гормонального фона, можно в итоге получить коня не слишком легкого телосложения.

Лошадей заезжали в три года. Методы использовались довольно жесткие, если смотреть на это глазами современного конника: перед тем как оказаться на спине у незаезженной лошади, сильно надавливали ей на глазное яблоко. Лошадь отвлекалась на неприятные ощущения и давала на себя сесть. Похожие методы практиковали и другие кочевые народы. После этого главное было удержаться на спине лошади (седло

в первый раз не надевали, и всадник держался за специальную подпругу, проходившую через пах), не дать ей себя сбросить. Потом, когда лошадь уже немного привыкала к всаднику, ее дальнейшее обучение проходило при посредстве более опытной лошади, на которой ехал впереди помощник объездчика. Для тренировки выносливости лошадь должна была ежедневно проходить большие дистанции, которые постепенно увеличивались до 100 километров. Лошадь, привыкшую к седлу, приучали к работе в упряжи. С 1870 года на коневодство Тувы начали влиять традиции русских поселенцев, что способствовало более частому использованию телег и саней.

Традиционная тувинская посадка специфична: нужно сидеть, слегка повернувшись левым боком вперед.

В скачках в качестве всадников участвовали дети в возрасте семи — двенадцати лет, которые выступали без седел. Дело в том, что падение вместе с лошадью при наличии седла опаснее, так как нога может застрять в стремях, а всадник — оказаться придавлен лошадью.

Среди тувинских лошадей нередко встречались аллюрные. Их ценили за плавный ход, но для длинных переходов предпочитали обычных, идущих стандартной рысью. Существовал и такой способ езды, при котором рысь и хода чередовались, — по-тувински он называется «алажылаар».

Как и монголы, тувинцы украшают конской головкой свой народный струнный инструмент игил. В знаменитом тувинском горловом пении выделяют даже отдельный жанр эзенгилээр, название которого означает в переводе на русский «ехать верхом, вдев ноги в стремя». Согласно преданию, этот жанр изобрели пастухи-всадники.

Забайкалье

К востоку от Байкала стоят хребты Баргузинский и Хамар-Дабан, которые сменяются межгорными котловинами и ледниками Станового нагорья. В южной части Забайкалья тайга переходит в разнотравные степи и лесостепи. Эти края — родина забайкальской породы, которая сейчас распространена в Бу-

рятии и Читинской области. По происхождению забайкальские лошади близки к монгольским, но условия, в которых развивались эти две породы, различны. Климат в обоих случаях резко континентальный, однако если монгольской лошади выпала на долю жизнь в лесостепях окруженного горными цепями плоскогорья, то забайкальская порода формировалась в горно-таежных и лесостепных разнотравно-злаковых степях. Изначально эти лошади находились на круглогодичном выпасе исключительно на подножном корме. Их хозяевами тоже были кочевые народы — буряты и тунгусы. С заселением русскими Забайкалья в XVII веке и постепенным переходом местного населения к оседлому образу жизни часть лошадей перевели на конюшенное содержание.

Тунгусы и буряты особенно ценили «беговых» лошадей, но «бегами» здесь раньше называли не рысистые бега, как можно сначала подумать, а скачки. Ценились у кочевых народов Забайкалья и аллюрные лошади. Кочевники практиковали особую систему тренинга — так называемую выстойку. Разгоряченную после работы лошадь привязывали на три-четыре часа на холодном ветру в 30–40-градусный мороз, а затем пускали во двор и кормили сеном. Для «беговых» лошадей выстойка была еще более суровой: потную после работы лошадь мыли холодной водой, привязывали на несколько часов на морозе и только затем кормили. Выдержать такой тренинг могли только очень крепкие лошади с сильным иммунитетом и здоровой сердечно-сосудистой системой.

Цыгане

Цыгане — один из самых загадочных этносов Евразии. В массовом сознании их образ связан с романтикой кочевой жизни, самобытной музыкальной культурой — и лошадьми. Строго говоря, цыган нельзя назвать единым народом — это собирательное название нескольких этнических групп, объединенных общим происхождением. Предки цыган были выходцами из Индии; они покинули свою родину в конце I тысячелетия и в XIII–XV веках стали переселяться в Восточную Евро-

пу с восточных окраин Византии. В Россию они попали через Балканы (XIII–XV века) или через Германию и Польшу (XVI–XVII века). Отношение к этому этносу в Европе и России всегда колебалось от интереса и симпатии до сильной неприязни и гонений.

Цыгане кочуют группами — таборами. В России таборы проводили зиму на постое в деревнях, расплачиваясь навозом от своих многочисленных лошадей и вспашкой земли по весне. Цыганская повозка называется вардо. Открытое вардо представляет собой обычную телегу с полотняным верхом на обручах, открытую спереди. Недалеко от входа ставилась небольшая печь с трубой. Но были и до сих пор существуют (у цыган, сохраняющих традиционный образ жизни) вардо с деревянными стенами, которые делали их похожими на настоящие дома на колесах. Съёмные лесенки, служащие для того, чтобы подниматься и спускаться в вардо, во время езды хранили под повозкой. Деревянные вардо украшали затейливой резьбой и пестрой росписью, но никогда не использовали черную краску. На короткие расстояния ездили в двуколках.

Одно из традиционных занятий цыган — разведение лошадей и торговля ими. В России цыгане были поставщиками лошадей в том числе и для кавалерии. Немало зарабатывали они и на перепродаже истощенных животных. Лошадей, надорвавшихся на тяжелой работе в крестьянском хозяйстве, цыгане покупали за бесценок и, если это было возможно, лечили, откармливали за лето и продавали по более высокой цене. Бывало, что они торговали больными лошадьми, пороки которых умело маскировали, а достоинства расхваливали; о цыганской способности продать по завышенной цене самую никчемную лошаденку ходили легенды. Иногда они оказывали и ветеринарные услуги, например кастрировали коней. Цыгане славились и как искусные объездчики, способные справиться с норовистой лошадейю. Непременным атрибутом взрослого мужчины-цыгана был кнут, который делали самостоятельно или получали по наследству.

Наличие своей лошади было для цыгана обязательным условием при женитьбе. Лошадь могла быть как покупная, так и краденая, особенно если парень был из бедной семьи или сирота. Украсть старались помещичьего коня — воровать кре-

стьянского было опаснее, так как крестьяне при поимке забивали конокрада до смерти. Конокрадство служило также своеобразной возрастной инициацией.

В отличие от большинства кочевых народов цыгане, однако, не ели конину — более того, на это у них наложено строжайшее табу.

Единственная порода лошадей, выведенная цыганами, называется цыганский коб, или ирландский коб (так как она была выведена в Ирландии), или тинкер (так называли этническую группу кочевых лудильщиков — с уничижительным, однако, оттенком). Это лошади упряжного типа, округлых форм, с сильно обросшими ногами, очень спокойные и выносливые, практически все пегой масти. У каждой пегой лошади уникальный рисунок из белых пятен, и по нему очень легко ее опознать и доказать, что она была украдена. Формированию породы способствовало то, что европейские крестьяне не любили пегих лошадей и старались от них избавиться, а потому продавали дешево; следовательно, пегие лошади были доступны по цене для цыган, которые редко бывали богаты. Считается, что цыганские кобы происходят от разных британских пони и тяжеловозов. В наше время это одна из самых популярных в Европе пород для любительской езды.

Глава 8 Индия и Дальний Восток



Индия

Хараппская цивилизация считается одной из древнейших цивилизаций на Земле наряду с шумерской и египетской. Развивалась она в долине реки Инд в 3300–1300 годы до н. э. В хараппской цивилизации было развито скотоводство, однако до сих пор нет точного ответа на вопрос, какую роль играла лошадь и была ли она вообще известна. Археологи находят останки лошадей даже в более ранних, чем хараппский, слоях, но непонятно, были ли эти лошади одомашнены. На хараппских изображениях лошадей нет, но они не всегда отражают реальность. Так, в изобразительном искусстве того периода нередко встречаются созданные фантазией художников единороги. В более поздней индийской иконографии лошадь также непопулярна, хотя мы точно знаем, что в Древней Индии она была. Кости лошадей найдены в долине Ганга в слоях, относящихся к культуре серой расписной керамики (1100–350 годы до н. э.). Есть свидетельства, что носители этой культуры запрягали лошадей в колесницы.

В современной литературе часто можно встретить утверждение, будто лошади пришли на полуостров Индостан с севера вместе с арийскими племенами, а коренное население Индостана не было знакомо с этими животными. В действительности же вряд ли можно провести четкое различие между арийскими и неарийскими племенами по принципу их знакомства с лошадей. Ведическая литература (самые древние священные индийские тексты, написанные на санскрите в период с XVIII по V век до н. э.) сообщает нам о даса (неарийские враги в «Ригведе»), которые были богаты конями. Ведийцы, предки современных индоязычных жителей Индии, получали своих коней в дар или захватывали в бою. Один человек из даса, по имени Бабудха, дал ведическому провидцу в дар 60 000 лошадей. В целом ведическая литература не показывает противостояния конной и неконной культур — в Ведах отражена борьба между носителями одной и той же культуры, а не культурная экспансия, последовавшая за арийским нашествием на Индостан.

Другая идея, которую можно найти в современной литературе, основывается на том, что арийские племена, вторгшиеся в Индию с севера, пришли на колесницах. Однако и эта идея спорная: поскольку арийцы были скотоводами, они явно были кочевниками, а колесницы для кочевников не характерны. В условиях кочевой жизни колесница, даже боевая, нефункциональна: она слишком маленькая и перевозить на ней скарб неудобно — много вещей не поместится, и в итоге силы запряженной в нее лошади или лошадей будут использоваться нерационально. Брать же колесницы с собой не в качестве экипажей, перемещаясь с кочевья на кочевье, тоже неудобно: даже самая легкая древняя колесница очень громоздка, если ее погрузить на телегу.

Обратимся к «Ригведе» — собранию гимнов на ведическом санскрите, древнейшему из текстов индийской культуры. Один из ее гимнов, правда относительно поздний, посвящен небесному коню Таркшья (книга X, 178). Есть и гимн, исполнявшийся во время жертвоприношения коня богу неба Индре (I, 162). Ритуал заклания белого коня назывался асвамеда, его практиковали в XIV–XIII веках до н. э. Считалось, что после этого подобреший Индра дарует свою защиту от всех бед. Ас-

вамеда была сложной церемонией, которая растягивалась на много дней. Белого коня купали, затем юноши вели его через всю страну. В конце пути коня укладывали на ложе и убивали, и рядом с ним оставалась царица, пока его тело не остывало. Это отголосок встречающихся у многих народов представлений о ритуальном браке между страной (землей), которую представляла царица, и небом, которому посвящался конь. Обряд асвамеды завершался большим пиром, что должно было служить своеобразным призывом благополучия и изобилия на землю.

Сам Индра владеет белым конем по имени Уччайхшравас (*санскр.* «навостряющий уши»). Согласно мифу, когда боги пахтали Молочный океан, в котором были потеряны четырнадцать сокровищ, Уччайхшравас поднялся из его вод вместе с остальными сокровищами, среди которых было, например, другое значимое для жизни Индии животное — слон Айравата. Божественный конь имел семь голов и мог воскрешать мертвых.

В Индии мы снова сталкиваемся с вопросом, что было раньше — верховая или экипажная езда, но опять не получаем ответа. С одной стороны, в «Ригведе» отсутствует термин *asvarohi* — «всадник». С другой стороны, точная интерпретация этого факта затруднена. Вряд ли можно однозначно понимать его как аргумент в пользу версии о появлении верховой езды в Индостане уже после составления древнейших гимнов.

«Ригведа» сообщает и кое-какие сведения о лошадях Древней Индии. Много внимания уделено мастям: индийцы, привыкшие жить в ярком, многоцветном мире джунглей, окружили себя такими же многоцветными произведениями декоративно-прикладного искусства, и было бы странно, если бы они оставили без внимания «цвета» лошади. В гимнах «Ригведы» упоминаются «золотистые кобылы», гривы которых сравнивают с чистым золотом. Там же можно найти богатейшую палитру мастей: «hari-» (желтоватые — буланые?), «śoṇa-» («красные», то есть рыжие), «aṅgīṇa-» (алые, огненно-красные, цвета солнца или утренней зари, то есть красно-рыжие), «aṅgīṣa-» (красные, огненные, алые, рыжие), «rohita-» (красные, красноватые), реже «chūvā-» (темные, гнедые), «babhru-» (темно-коричневые — бурые? темно-гнедые?), «gīga-» (светлые, серые), «śveta-» (белые). Любимой ма-

стью древних индийцев явно была рыжая, а такое обилие слов с этим значением может указывать на оттенки рыжей масти, хотя и не обязательно: для санскрита вообще характерно обилие синонимов. По мнению Витта, слова «aruchas», «haritas», «gohitas» указывают на существование в Индии в те времена золотисто-рыжих и золотисто-буланых лошадей. Интересно, что ни разу в «Ригведе» не встречаются вороные (kṛṣṇa-) кони. По мнению Норманской, в случае с «Ригведой» нельзя говорить о символизме мастей: по контексту гимнов выходит, что темные лошади лучше светлых; таким образом, либо рыжие лошади были широко распространены в Древней Индии, в отличие от редких темных, либо индийцы любили, возможно, редкую в их краях рыжую масть.

Среди современных индийских пород лошадей самые известные — марвари, пустынного типа, длинноногие, легкие и изящные, обладающие яркой особенностью: у них загнутые уши, которые при определенном положении смыкаются кончиками и образуют колечко. По легенде они происходят от арабских коней, спасшихся после кораблекрушения у западных берегов Индостана. Арабских лошадей действительно когда-то доставляли сюда по морю, но по суше туда же попадали туркменские кони, сходство марвари с которыми заметнее. Рост марвари 150—160 сантиметров в холке. Эту породу вывели раджпуты, представители этно-сословной группы в составе варны кшатриев (воинов), расселившиеся по Раджастану в Средние века. Современные потомки раджпутов проживают на границе Индии и Пакистана. Боеготовность раджпутских всадников и их коней постоянно проверялась не только в бою, но и на конных турнирах и в игре в поло. К подготовке всадников предъявлялись очень сложные требования: например, воин должен был уметь спрыгнуть с коня и в полете, не коснувшись земли, схватиться за ветки деревьев.

Перед боем конь-марвари проходил столько же религиозных обрядов, сколько и сам всадник, даже седло на спину животному клали под чтение мантр, хвост и копыта красили шафрановым настоем и вообще надевали много украшений. На лбу коня рисовали красную точку под названием «тика». Осо-

бое значение придавали чистоте разведения породы, и для раджутов это было не просто зоотехническим требованием — считалось, что конь благородных кровей никогда не бросит всадника одного в бою. Впрочем, марвари — не единственная порода Индии. Есть, к примеру, и катхьявари — лошади с такими же согнутыми колечком ушами.

При падишахе Империи Великих Моголов Акбаре Великом (1556—1605) раджпутская конница насчитывала 50 000 всадников. После прихода англичан в Индию в XVII веке раджуты утратили свою власть в обществе и постепенно превратились в торговцев. Многие из них копировали английский образ жизни, причем и в конном деле, заводя у себя чистокровных верховых вместо потомков раджпутских коней. Англичанам же для колониальной кавалерии были нужны дешевые и неприхотливые лошади. Марвари, как почти все восточные лошади, казались слишком горячими, темпераментными и не годились для этого. Колониальные войска комплектовались разными лошадьми — помесями чистокровных верховых и местными индийскими деревенскими лошадками, а впоследствии и лошадьми породы уэлер из Австралии. Это привело к упадку древней породы. Разводить марвари стало очень невыгодно — они не были востребованы ни потомками кшатриев, ни английскими колонизаторами. Спас породу туристический бум 1980-х: западные туристы ехали в Индию за экзотикой и красивые лошади с загнутыми колечком ушами, в традиционном ярком снаряжении стали одной из достопримечательностей страны.

Индия может претендовать на звание родины стремян. Во II веке у индийцев уже появились стремяна в виде колец, которые надевали на большой палец ноги. Честно говоря, на взгляд современного всадника, это очень неудобная конструкция. (Не доводилось ездить на таких стремянах, но ощущения можно представить.) Считается, что впоследствии китайцы, заимствовавшие это изобретение, увеличили стремяна в размерах, так что в них стала проходить ступня целиком, поскольку они босиком не ездили.

Индия также подарила миру шахматы — увлекательную настольную игру и вид спорта, в которой нашлось место и лоша-

дям. В древности игра называлась чатуранга — от санскритского «четыре части», или «четыре рода», то есть четыре рода войск. Такими родами были колесницы, слоны, пехота и конница. Игроков вначале тоже было четыре, как и комплектов фигур — взамен привычных нам белых и черных в партии участвовали красные, зеленые, желтые и черные. Некоторые исследователи утверждают, что доска в изначальном варианте была не 8 на 8, как в наше время, а 9 на 9 клеток. Возможно также, что во время партии использовались игральные кости.

Около VI–VII веков чатуранга проникла в Китай и на Ближний Восток. В VII–VIII веках в Персии и Аравии эта игра была преобразована в шатрандж (арабский вариант термина «чатуранга»). В этой версии войска уже имели современный для нас состав и главным отличием были правила движения некоторых фигур. Но обеим версиям игры недоставало динамизма — из-за того, что фигуры двигались медленно: большинство из них могли перемещаться только на одну-две клетки.

В X–XI веках в ходе арабского завоевания Испании и Сицилии шатрандж попал в Европу, и уже здесь его правила были в очередной раз изменены — результатом стала игра, в которую играют в наши дни. В современных шахматах, появившихся в Европе в конце Средневековья, в России колесницы были заменены на фигуру, которая называется «тура» — от латинского «*turris*», или «башня». Подразумевается передвижное осадное орудие. Видимо, переход от колесницы к осадной башне был совершен в эпоху, когда колесницы как род войск уже утратили свое значение, а значит, перестали быть актуальны для игроков, — например, на Ближнем Востоке в раннее Средневековье. На Руси, однако, есть альтернативное название этой фигуры — ладья, то есть башня-колесница была переосмыслена как боевой корабль.

Китай

Удивительна история конного дела в Китае. Китайцы, в сущности, никогда не были конным народом: лошади не были в этой стране массовым животным, с которым каждый знаком

с детства. Тягловым животным в Китае традиционно был вол. Даже названия лошади и колесницы в китайском языке считаются заимствованиями из исчезнувшего тохарского языка. Но именно китайцы создали ряд изобретений, которые усовершенствовали использование лошади и применяются до сих пор во всем мире.

Одними из самых ранних свидетельств существования лошадей в Поднебесной считаются надписи на гадательных костях, в которых упоминаются так называемые лошадиные, или разводящие лошадей, цяны (эпоха государства Инь, 1600–1027 годы до н. э.). В наше время цянами называют народ, проживающий на территории современной провинции Сычуань (Китай), но возможно, что к тем древним цянам он не имеет никакого отношения.

Как и во многих других странах, лошади в Китае изначально использовались в упряжи. Повозки появились в эпоху Шан (XIII век до н. э.), но были они китайским изобретением или же заимствованием у соседей, не известно. Конструкция этих повозок была настолько удобной, что просуществовала еще тысячу лет вплоть до эпохи Хань (206 год до н. э. — 220 год н. э.). У них были дышло, закрепленное высоко на передке, и легкие ярма. Все повозки в древности были одноосные, с квадратным кузовом. Возница сидел на коленях в передней части кузова. В эти повозки запрягали от двух до шести лошадей в ряд, позднее появился одноконный вариант с оглоблями вместо дышла, а затем тандем. Лошади и повозки встречаются в китайских захоронениях начиная с эпохи Шан: как и многие другие народы, китайцы считали, что кони могут переносить души умерших в страну бессмертных.

Ездить в повозке имели право только представители аристократии. Совершенно особым был экипаж императора: его верх символизировал небо, а император должен был сидеть, глядя на юг, для чего с III века до н. э. в экипаже был компас. Конечно, время от времени императорская повозка меняла направление, но положение правителя Поднебесной должно было оставаться неизменным, для чего был придуман специальный вращающийся кузов. Помимо огромной свиты, подobaющей императору, экипаж сопровождали два барабанщика, которые на каждом повороте били в барабаны и напоминали,

что надо свериться с показаниями компаса — и откорректировать положение кузова.

Управление боевой колесницей входило в Древнем Китае в перечень шести искусств наряду с письмом, счетом, соблюдением ритуалов, исполнением музыки и стрельбой из лука. При столкновении с кочевниками, воевавшими верхом, китайцы были вынуждены отказаться от боевых колесниц и создать конницу. Считается, что Китай заимствовал верховую езду у северных соседей, но мнения о том, когда это произошло, расходятся: одни называют II век до н. э., другие более раннюю дату — V век до н. э., поскольку в этот период появляются первые достоверные свидетельства о китайских всадниках.

Итак, китайцы изобрели упряжь с ярмом (эпоха Шан, XVI—XI века до н. э.), шорку (около IV века до н. э., эпоха Чжоу), хомут (династия Хань, 206 год до н. э. — 220 год н. э.). Хомут и шорка, как мы уже говорили, больше подходят к анатомическому строению лошади, чем ярмо, и влияют на эффективность использования тягловой силы. Пара лошадей, запряженная при помощи ярма, может везти груз массой в полтонны, а одна лошадь с хомутом может везти полторы тонны. В Европе хомут появился в VI веке, а заменил собой ярмо для лошадей лишь в VIII веке.

Сложно сказать, когда именно были изобретены стремена. В археологических находках они встречаются в слоях IV—V веков до н. э. как в Китае, так и в соседних Японии и Корее. Советский археолог А. К. Амброз в 1973 году пришел к выводу, что стремена впервые появились в Северо-Восточном Китае и Корее, так как именно в этом регионе находят их дерево-металлический вариант, который можно считать самым первым, примитивным.

Великий император Цинь Шихуанди, основатель династии Цинь, к 221 году до н. э. разгромивший войска шести соседних царств и объединивший Поднебесную под своей властью, сделал ряд важных для китайской культуры и хозяйства нововведений: унифицировал письменность, денежную систему и колею дороги. Дороги были разделены на узкие и широкие, причем на самых широких могли проехать 3 повозки в ряд. То-

гда же была расширена дорожная сеть. Все это вместе ускорило движение повозок и колесниц по территории страны.

Цинь Шихуанди умер в 206 году до н. э. В 1974 году крестьяне случайно обнаружили его могилу во время сельскохозяйственных работ к востоку от горы Лишань. Это знаменитая «терракотовая армия» — захоронение, известное всему миру своими скульптурами воинов из терракоты общим числом 8099. В этой армии были и лошади — 384 упряжных и 116 верховых. Поскольку все скульптуры сделаны в натуральный размер, по ним можно судить и о лошадях того времени. Терракотовые лошади широкогрудые, приземистые, мощные, рост их около 135 сантиметров, с небольшими горбоносими головами, широкими шеями и достаточно длинными ушами. Гривы их пострижены, хвосты заплетены. По типу эти лошади близки к аборигенным породам современного Китая: это лошади степного типа, похожие на монгольских. По анализу пыльцы, попавшей на терракоту, был сделан вывод, что статуи воинов изготавливались в разных районах Китая, но всех лошадей сделали недалеко от захоронения. Их было бы слишком сложно везти издалека: каждая лошадь весит около 200 килограммов.

Среди инвентаря были также найдены бронзовая колесница и карета, запряженная четырьмя лошадьми. Несмотря на то что шорковая упряжь к тому моменту, когда жил Цинь Шихуанди, уже была изобретена, лошади в его карету запряжены при помощи ярём.

В эпоху Хань важную статью китайского импорта составляли лошади. Эта же эпоха ознаменовалась уникальной для мировой истории войной из-за лошадей. Произошло это во времена правления императора У-ди (141–87 годы до н. э.). Китай пошел войной на государство, которое в хрониках Поднебесной названо Давань; расположено оно было в Ферганской долине (Средняя Азия). До императора дошли слухи, будто на западе от его владений есть страна с плодородной долиной, где пасутся необыкновенно резвые кони, потеющие кровью. Лошади были очень нужны империи — с IV века до н. э. ей не давали покоя своими набегами кочевые племена сюнну из северных степей, сильные своими всадниками. Было понят-

но, что справиться с угрозой сюнну без конницы невозможно. У Китая тогда еще не было конного войска, так как не было хороших верховых лошадей. Но эти лошади были в стране Давань... И на запад было послано войско под командованием Ли Гуаньли, брата любимой наложницы императора. Первый поход оказался неудачным: на родину командующий вернулся без армии. Большинство его солдат погибли по пути в Фергану через горы и пустыню от жажды и болезней. Но император не оставлял надежды завладеть небесными, как их прозвали китайцы, конями и снова послал Ли Гуаньли в поход. Второй поход принес определенные результаты: несмотря на потерю половины армии, китайцам удалось разрушить стену Худжанда, столицы Ферганы. Царь Ферганы был убит своими же аристократами, и его голову выслали Ли Гуаньли с просьбой о мире. Фергана заплатила Китаю контрибуцию в 3000 лошадей. В 100 году до н. э. Ли Гуаньли вернулся домой, но смог привести с собой лишь 1000 лошадей — остальные не выдержали тяжелого пути. Впрочем, и такого поголовья оказалось достаточно, чтобы начать самостоятельное разведение, не зависящее от частого прилития свежей крови.

Лошади Ферганы описываются китайцами как очень рослые и красивые. Сохранившиеся статуэтки и росписи изображают животных с пропорционально короткими крупами, круглых очертаний корпусами и очень прямыми передними ногами. Их потомки — современные представители карабаирской породы, о которых мы рассказывали в предыдущей главе. Насколько ощутим был след, который они оставили в породах Китая? Точно на этот вопрос могли бы ответить генетические исследования — сравнение генома современных карабаирских лошадей с лошадьми местных пород Китая, но таковых исследований, насколько известно, ученые не проводили.

В Поднебесной империи большое значение придавалось ритуалу и разного рода церемониям, и лошади заняли во всем этом важное место. В эпоху Хань была придумана особая церемония — танец лошадей. К тому же периоду относится изготовление крупных фигур коней из серой глины на металлическом каркасе. В погребальном инвентаре находят много изображений лошадей, горбоносых и ушастых, но с длинными стройными шеями, что может косвенно указывать на на-

следие ферганских лошадей. Первый буддийский храм в Китае назывался Храмом Белой Лошади (Баймасы); он был построен в 68 году до н. э. в городе Лоян. Однажды император Мин-ди увидел во сне исполина-бога, идущего с запада. Он отправил в Индию посольство, которое вернулось с учителями и буддийскими святынями, в том числе и со статуей Будды. Храм же был назван в честь лошади, которая привезла святыни. Конная тема затрагивалась и в ритуалах более скромных, чем официальные придворные церемонии. Например, существовал обычай, чтобы невеста, выходя из свадебного паланкина, в котором ее доставили в дом жениха, ступала на седло, под которым лежали два яблока. Смысл ритуала в том, что слова «яблоко» и «седло» звучат по-китайски так же, как «мир» и «покой». В Китае часто использовалась подобная игра слов, когда предмет обозначал нечто иное с похожим по звучанию названием.

Все более популярными у аристократии в период Хань становились новые развлечения — конная охота и поло. Конное поло — это командная игра, в которую играют всадники. При помощи длинной клюшки (в современной версии — деревянного молотка) всадники должны закатить мяч в ворота команды противника. Игра возникла в VI веке до н. э. у иранских племен и поначалу была простонародной забавой, но со временем перешла в разряд развлечений для элиты. Согласно легенде, персидский царь Дарий послал Александру Македонскому мяч с клюшкой, намекая на его неопытность как в игре, навыки которой тогда уже были обязательными для персидской аристократии, так и в дипломатии. Александр же истолковал это послание в свою пользу, заявив, что мяч обозначает Землю, а клюшка — его самого. Из Персии поло попало в Китай и Тибет, откуда и происходит его название — от тибетского слова «puḷu» — «мяч». Из-за этого некоторые историки считают Тибет родиной этой игры. Еще одно предание, связанное с поло, касается другого великого завоевателя — Тамерлана. Говорят, он придумал свою, очень жестокую версию игры — поло с отрубленными головами вместо мяча.

Позднее поло проникло в Индию, где так же, как и в Тибете, обогатилось новыми терминами. Раунды в игре с тех пор называют чаккерами — от санскритского «chakra», то есть «ко-

лесо». В 1862 году игрой в поло увлеклись британские кавалеристы в Манипуре. В 1869 году кавалеристы 10-го гусарского полка Ее Величества представили игру в Англии, где она тоже завоевала сердца аристократов.

На китайских изображениях многие игроки в поло — женщины. Несмотря на то что женщина в китайском обществе занимала подчиненное положение (особенно в сравнении с северными кочевыми соседями Поднебесной), запретов или ограничений на верховую езду для дам не было. Ян Гуйфэй, знаменитая наложница императора Сюань-Цзуна (712—756), из-за которой он лишился трона, была в свое время известна как очень искусная всадница. Сохранилось интересное изображение ее с императором выезда на конную прогулку. Император уже сидит верхом, а Ян Гуйфэй садится, причем ей помогают несколько слуг: один держит под уздцы лошадь, второй стоит с правого бока лошади и тянет правое стремя вниз, в то время как всадница садится слева. Этот прием используют и в наши дни: противоположное стремя тянут вниз, иначе седло может резко съехать на левую сторону, когда всадник в какой-то момент всем своим весом давит только на левое стремя. Несмотря на то что лошадь невысокая, Ян Гуйфэй садится не с земли, а с низенькой скамейки.

В начале XIII века в Китай вторглись монголы, и империя, в которой тогда правила династия Сун, уступила их натиску. К 1280 году она была полностью завоевана, а династия Сун уничтожена. Монголы основали свою династию — Юань. Эпоха ее правления (1279—1368) ознаменовалась кризисом коневодства — это несмотря на то, что сама династия была основана внуком Чингисхана, монгольским ханом Хубилаем. Причиной был общий экономический упадок в стране, вызванный тяжелым налогообложением, национальным гнетом со стороны монгольской администрации и одновременно подрывом земледелия. К XIV веку, после долгой освободительной борьбы, монголы были изгнаны из Поднебесной.

К началу эпохи Мин (1368—1644) значение лошади в транспорте уменьшилось, но в военном деле осталось прежним. Лошади на изображениях, сохранившихся с этого периода, некрупные, широкотелые, округлых форм.

Коневодство в Поднебесной не раз переживало серьезные кризисы, а государственные программы его развития в большинстве случаев не давали существенных результатов. Во времена опиумных войн использовались кавалерийские части из монгольских и маньчжурских всадников, ездивших на степных лошадях. Однако они постоянно терпели поражение от английской кавалерии. Конница была выбрана китайским командованием в качестве основной военной силы в битве за Пекин — и в итоге не смогла приблизиться к противнику на расстояние сабельного удара. Ее расстреляли из ружей и пушек.

Япония

Как и китайцы, жители Страны восходящего солнца тоже не были истинно конным народом, и лошадей в Японии всегда было немного. Однако в случае с Хризантемовой империей ситуация осложнялась географическим фактором: острова с их горным рельефом и ограниченными по площади пастбищами не могли дать пищу большому поголовью крупных животных. Однако образ лошади все же занял свое место в японской культуре. Конь служил символом силы и быстроты. Есть легенда, согласно которой принц Сётоку-тайси (574—621), покровитель буддизма, родился возле конюшни. Очень дорожили своими конями самураи.

Поголовье лошадей в Японии сильно колебалось в зависимости от ситуации в стране: увеличивалось во времена смут и уменьшалось в мирные времена. Лошади впервые упоминаются в японских источниках в конце III—IV веке в эпоху Кофун. В курганный период (IV—VI века) отмечается увеличение поголовья. В ту эпоху в курганах хоронили знать Японии с оружием и конской амуницией, а иногда с останками лошадей.

Японские лошади относятся к так называемому островному типу и в чем-то близки породам пони Британских островов. Они маленького роста (135—140 сантиметров), мохнатые, очень выносливые и агрессивные. На сохранившихся старин-

ных изображениях можно видеть животных разных мастей — гнедых, вороных, серых, караковых (черных с рыжими подпалинами возле глаз, на носу и в паху), сильно отметистых и с большими пежинами на животе. Начиная с эпохи Эдо (1607—1867) японцы приливали к своим лошадям кровь ввозных животных — персидских (туркменских или арабских?) лошадей, которых дарили голландцы. Копыта на протяжении очень долгого времени обматывали соломой, подков не было. Еще европейские путешественники XVIII—XIX веков сообщали: «По обеим сторонам дорог встречается множество лавчонок, где выделывают и продают бесчисленное количество соломенной обуви для лошадей и вьючного скота и сандалий для прохожих. Эта обувь для лошадей и быков одинакова во всей империи и дает хлеб множеству бедных людей»*.

Лошади были нужны японцам прежде всего для конницы, реже в качестве тягловой силы: землю на островах обрабатывали вручную, а путешествовать предпочитали пешком или — когда дело касалось аристократов — в паланкине. Если же высокое лицо ехало верхом, лошадь вели под уздцы. За постой лошади в частной гостинице взимали отдельную плату, причем она была вдвое больше стоимости проживания хозяина.

Указы периода Нара (VIII век) ограничивали количество лошадей, которые могли быть в частной собственности, равно как и оружие. Тогда же возникли государственные пастбища, лошади с которых использовались в армии и для сети почтовых дворов. Дворы эти были расположены на расстоянии 16 километров один от другого, и для их обслуживания было задействовано одновременно более 4000 лошадей. В отличие от аналогичных станций в России на почтовых дворах Японии можно было останавливаться лишь тем, кто ехал по служебной надобности. Остальные путешественники довольствовались ночлежными домами при буддийских храмах и монастырях. К X веку почтовые дворы исчезли, но их система возродилась при сёгунате Токугава, или в период Эдо (1603—1868).

*Цитируется по: Зибольд, Кемпфер, Тунберг и др. Впечатления путешественников конца XVIII — начала XIX века / Книга японских обыкновений [сост. А. Н. Мешеряков]. — М., 2006. — С. 334.

С VIII века в Японии проводились скачки при синтоистских храмах и при дворе императора. Они могли сопровождаться соревнованиями по стрельбе из лука и считались не просто проверкой навыков воинов, а делом, угодным богам-покровителям воинского дела. Стрельба из лука на скаку называется «ябусамэ» и упоминается в «Нихонги» («Анналы Японии») в 720 году, одном из древнейших письменных памятников страны. Расцвет этого искусства пришелся на эпоху Камакура (1185—1333). Верховая езда называлась «бадзюцу» и входила в перечень навыков, необходимых для самурая. В Японии было также и состязание ину-но-моно — преследование собак верхом, причем в бегущую собаку стреляли тупой стрелой. Школы конной стрельбы Такеда и Огасавара, в которых самураев обучали «ябусамэ» и «бадзюцу», сохранились до наших дней.

Крупные конные турниры проходили на скаковом кругу возле храма Цуруга ока Хатиман (ранее город Камакура, сейчас префектура Канагава). Во время синтоистских праздников их переносили на берег моря. В качестве судей выступали синтоистские священники. На соревнованиях по ябусамэ каждому всаднику давались три заезда, и он трижды стрелял в цель, скача верхом по кругу. В наше время эти соревнования превратили в развлекательное зрелище, которое проводится каждый год 15–16 сентября в Камакюре.

В середине пятого месяца в день обезьяны (двенадцатый день) каждый год при участии священников на равнине Канто отлавливали одичавших лошадей. Такая охота была в большей степени спортивным состязанием, поскольку помогала выявить лучшего всадника. Охотники скакали в полном боевом вооружении — это была проверка боевых навыков и выносливости в условиях, приближенных к реальному бою. Позднее охота трансформировалась в синтоистский праздник Намаон («полевые маневры конницы»), который включал в себя скачки, преследования всадников и борьбу за захват знамени.

В VIII веке зародилась особая новогодняя традиция: в седьмой день нового года перед императором проходила процессия, составленная из белых коней. Этих животных вели в поводу, садиться на них было запрещено. Считалось, что если увидеть в седьмой день нового года белого коня, то будешь

спасен от козней злых духов. Богоугодным делом было подарить белого или вороного коня синтоистскому святилищу. Такие кони жили при святилищах какое-то время, и в случае необходимости их приносили в жертву — например, чтобы предотвратить проливные дожди или прекратить засуху. В современной Японии в синтоистских святилищах продают таблички с изображениями коня, на которых пишут просьбы богам и которые вывешивают перед входом, а через какое-то время, когда их становится слишком много, сжигают.

В XIII веке в Японию вторглись монголы и поразили воображение японцев своей сильной конницей. Впрочем, они вскоре покинули Японию, не успев оказать заметного влияния на стратегию и тактику конного дела. Впрочем, нельзя не отметить, что с XIII века конный бой как поединок двух всадников ушел в прошлое и сражения стали массовыми. До этого в Японии процветала тактика единоличного боя, поскольку в массовых сражениях самураю трудно обрести индивидуальную славу. Впрочем, христианские миссионеры даже в XVI—XVII веках отмечали, что японские лошади не умеют ходить в строю. При этом многим иным приемам, полезным в бою, самураи и их кони были хорошо обучены. Один из самобытных тактических приемов самураев, например, заключался в том, чтобы при сближении с противником скакать зигзагом, сбивая с толку вражеских лучников.

На лошадь самураи садились не слева, как это принято сейчас повсеместно и было принято с давних времен у многих народов, а справа. Во время боя поводья для удобства крепили к кольцу, расположенному на нагрудном доспехе. Уздечки боевых коней украшались кисточками, их обматывали тканью, чтобы украшения не звенели и можно было бесшумно подкрасться к врагу. Седло использовали деревянное с высокими луками, металлической отделкой и колокольчиками, висящими на длинных лентах. Стремена были в виде длинного тапка, у которого со временем исчез носок. Самураи не любили экономить на украшениях для своих боевых товарищей, хотя сами, согласно существовавшим в среде аристократии традициям, одевались скромно. С XVII века на коней надевали доспехи из кожи или папье-маше с металлическими чешуйками. Шлемы для лошадей делали в виде головы дракона, оленя

или просто коня, часто с рогами и усами. Вместо хлыста применяли гибкий прут, шпор не было.

Запрягать лошадей в повозки стали только в XIX веке, до этого использовали волов, причем даже в столице. Вид экипажа, запряженного лошадей, был настолько непривычен для японцев, что первые из них, кто попал в Европу, были поражены, увидев здешний городской транспорт. В середине XIX века в Стране восходящего солнца появились вначале частные конные экипажи, а затем и конка — аналог современного трамвая.

Модернизация японской армии, в том числе и конницы, произошла только при императоре Мейдзи (1867—1912). Правительство поощряло строительство ипподромов и использование лошадей в крестьянских хозяйствах. Существовали специальные курсы, на которых учили основам коневодства и уходу за лошадьми, пропагандировалась селекция на укрупнение лошадей. С Запада в страну ввозили чистокровных верховых, арабских, англо-арабских лошадей, бельгийских и бретонских тяжеловозов. Это повлекло за собой заметное развитие конного дела. Сегодня в Японии развиты скачки европейского образца и бан-эй — гонки на тяжеловозах, запряженных в волокуши с грузом.

Глава 9 Лошади колоний



В первой главе мы уже говорили, что представители семейства лошадиных родом из Нового Света, но на своей родине они вымерли много столетий назад. Однако им было суждено вернуться туда — пусть уже в совершенно новом качестве с точки зрения биологии и в совершенно другой роли, на этот раз с точки зрения истории.

В XV веке горизонты привычного для европейцев мира расширяются — наступает эпоха Великих географических открытий. Эти открытия совершали португальские и испанские мореплаватели, искавшие морские пути в богатую пряностями, драгоценными камнями и прочими сокровищами Индию. Лошадь и тут сослужила большую службу человеку, ведь рано или поздно корабль пристает к берегу — а покорять сушу в те времена можно было только на лошадях. Иберийские мореплаватели прекрасно это понимали.

Христофору Колумбу не удалось, как он надеялся, открыть западный морской путь в Индию — однако он нашел совершенно новые, не известные европейцам земли. Было очевидно, что их освоение невозможно без основного помощника человека, поэтому в свою вторую экспедицию (1493—1496)

Колумб взял 25 лошадей. Даже в наши дни перевозить таких животных на большие расстояния трудно — что уж говорить о тех временах! Плавание через Атлантический океан под парусами продолжалось чуть больше двух месяцев. Животных везли в трюме, они стояли в узких стойлах с низкими потолками: пространство на корабле ограничено. Они получали мало еды и недостаточно воды — всегда существовал риск попасть в глухой штиль, и воды могло не хватить на людей. Недаром пояса устойчивых антициклонов со штилями между 30 и 35 градусами северной и южной широты получили названия «конских широт». Попав в устойчивый штиль, моряки иногда были вынуждены выбрасывать лошадей за борт, чтобы просто сэкономить воду. Есть версия, что, если это происходило относительно недалеко от берега, некоторые лошади могли доплыть до него и положить начало нескольким и поныне существующим диким популяциям на восточном побережье Северной Америки (например, лошадям Внешних Отмелей или популяции острова Ассатиг между штатами Виргиния и Мэриленд). Хотя, на наш взгляд, вероятнее, что эти лошади произошли от особей, спасшихся после кораблекрушений вблизи берега, — вряд ли моряки стали бы выкидывать за борт животных, видя впереди землю.

Для перевозки через Атлантику выбирали лошадей небольшого размера — им было легче поместиться в тесных стойлах и требовалось меньше корма. Это одна из причин, по которой все породы лошадей, выведенные в Новом Свете до XX века, отличаются маленьким ростом по сравнению с европейскими. О первых лошадях, привезенных Колумбом, говорят, что их просто подменили — денег на экспедицию было выделено достаточно для покупки хороших испанских верховых коней (все-таки они предназначались для завоевания новых земель, а потому должны были быть боевыми конями). Но моряки, которым была поручена покупка живого стратегически важного груза, решили сэкономить, а сэкономленные деньги прогуляли, устроив прощальный пир. Если это правда, моряков можно понять: все же они отправлялись в путь, как тогда казалось, на край света и могли вообще не вернуться. Как бы то ни было, в трюмы кораблей Колумба вместо крупных благородных боевых коней попали мелкие лошади грубого сложения, ростом

примерно 134—144 сантиметра в холке. Конечно, сейчас уже невозможно в точности установить их породную принадлежность, так как на Пиренейском полуострове есть несколько аборигенных пород с такими характеристиками, однако сравнительные анализы ДНК лошадей показывают родство современных пород США и Латинской Америки с гаррано — аборигенной породой из Галисии и Северной Португалии. Это аллюрная порода — равно как и многие породы Западного полушария, поэтому можно с определенной долей уверенности сказать, что хотя бы некоторые лошади, прибывшие на кораблях Колумба в Новый Свет, тоже были аллюрными.

В XV веке в Испании ездили верхом только на жеребцах, но Колумб взял с собой и кобыл: нельзя было ставить наличие лошадей на островах Карибского моря в постоянную зависимость от импорта из Испании, нужно было заняться их разведением на месте. Из 25 лошадей добрались до Гаити лишь 20, но через пять лет на Гаити их было уже 60. С этого острова коней начали развозить по соседним островам Карибского моря. Уже в 1505 году первый губернатор острова Коста-Рика Хуан Понсе де Леон лошадей для своих нужд и последующего разведения привез с Гаити. Впрочем, ввоз лошадей из Европы тоже не прекратился, — напротив, импортное поголовье становилось все более разнообразным. К лошадям испанского происхождения (включая аллюрных) добавились берберийские, арабские и представители других пород.

После открытия Колумбом Нового Света началась испанская колонизация Западного полушария, или Конкиста. Этот процесс ассоциируется прежде всего с именем Фернандо Кортеса (1485—1547), военного, вошедшего в историю благодаря покорению Мексики, генерал-капитана колонии Новая Испания (1522—1526). Этому человеку принадлежит интересная для нас оценка Конкисты: «После Бога победой мы обязаны нашим лошадям». Считается, что, увидев всадников верхом на лошадях, не знакомые с этими животными индейцы принимали их за единое целое с человеком, а когда один из всадников упал с лошади, обратились в паническое бегство, крича, что неведомое чудовище разорвалось надвое. На наш взгляд, это неправдоподобно: вряд ли индейцы могли соединять в своем

восприятию человека с лошадыю. Однако нет сомнений, что кони произвели на них большое впечатление, а во время военных конфликтов конкистадоров с местным населением служили в качестве серьезного боевого преимущества.

Нам не удалось найти в исторической литературе рассмотрение вопроса, как отсутствие лошадей повлияло на цивилизации доколумбовой Америки. Великие пирамиды, которыми мы восхищаемся теперь (и иногда даже создаем о них новые легенды вроде истории о пришествии предков индейцев майя из космоса), были построены человеком без участия лошади. В то же время известно, что на полуострове Юкатан земледелие было затруднено, а к моменту появления конкистадоров пришло в полный упадок из-за истощения и без того скудных горных почв. Как знать, быть может, наличие коневодства у индейцев (и, соответственно, наличие хорошего навоза) могло решить эту проблему... но история не имеет сослагательного наклонения.

Кортес впервые оказался в качестве колониста на новых землях в 1504 году в Санто-Доминго, затем в 1511 году участвовал в завоевании Кубы. В Мексику он приплыл в 1519 году уже как завоеватель, командовавший отрядом из 508 пехотинцев и 16 всадников. С конкистадорами было семнадцать лошадей, причем одна из кобыл ожеребилась на корабле на пути в Мексику.

В 1524 году Кортес предпринял экспедицию в Гондурас. Во время экспедиции его конь по кличке Эль Морсильо занозил ногу. Уговорив местного вождя признать себя вассалом испанского короля, Кортес со своим отрядом отправился назад, а раненого коня оставил у майя. Обещал он вернуться за своим боевым товарищем спустя какое-то время или же оставил его индейцам навсегда, не ясно. Известно, что майя очень ответственно отнеслись к порученному им заданию: они украшали Эль Морсильо цветами, кормили мясом и экзотическими фруктами. Увы, их неумение обращаться с лошадьми привело к ожидаемому результату: от неподходящей пищи конь вскоре пал. Испугавшись, индейцы постарались всячески загладить свой проступок и поставили в одном из своих храмов статую коня в полный рост. Эль Морсильо они отождествили с Циминчаком (дословно «громовой тапир»), повелителем грома

и молнии: дело в том, что индейцы считали, будто так пугавшие их выстрелы из пушек и ружей происходят от ржания испанских лошадей. Майя поклонялись коню Кортеса вплоть до 1617 года, а именно до того момента, когда в эти земли впервые прибыли францисканские миссионеры, которые уничтожили идол. Возмущенные этим и другими святотатствами, майя изгнали миссионеров из Гондураса. В 1696 году монахи-францисканцы снова проникли во владения индейцев майя, и в главном храме им довелось увидеть ящик, где хранилась кость ноги Эль Морсильо, а в другом храме к потолку были подвешены останки коня, уже истлевшие — с момента его гибели к тому времени прошло почти два столетия. В Гватемале до сих пор рассказывают легенду о статуе коня, что покоится на дне озера Петен-Ица, окружавшем когда-то Тайясаль, последний из городов майя, завоеванных испанцами.

Итак, лошадей довольно быстро начали разводить на островах Карибского моря, причем поголовье пополнялось животными, импортируемыми из Испании. С островов лошади отправлялись в другие испанские колонии — Пуэрто-Рико, Кубу, Колумбию, Мексику. Некоторые лошади с испанскими предками в родословной попадали и на полуостров Флорида. Таким образом в Западном полушарии сформировался целый поток лошадей испанского происхождения: сперва на острова Карибского бассейна, затем оттуда на север (в Мексику и Флориду) и на юг (в страны Мезоамерики).

Из Мексики и Флориды лошади попадали на Великие равнины. Уже в 1539 году с Кубы на территорию нынешнего штата Джорджия было завезено 300 лошадей. Все существующие сейчас верховые породы США восходят к лошадям с островов Карибского бассейна.

Мексика

Несмотря на то что открытая Колумбом часть света оказалась вовсе не желанной Индией, она вознаградила колонистов за их усилия по покорению новых земель. Примерно в 1560 году

невдалеке от современного Мехико испанцы открыли крупное месторождение серебра, что и предопределило дальнейшую судьбу региона: в него потянулись как те, кто стремился открывать новые земли и со всей искренностью нести местному населению Благоую Весть, так и искатели наживы. Всем им были нужны лошади — как для повседневных хозяйственных работ, так и для того, чтобы продвигаться в глубь континента.

Центральная Мексика — это обширные равнины, покрытые густой травой, идеальные для разведения крупного рогатого скота. Люди, для которых скотоводство стало профессией, в Мексике называются чарро. По происхождению это были испанцы: работа чарро требовала верховой езды, а королевский указ от 1528 года запрещал индейцам ездить верхом под страхом смертной казни. Испанцы не забыли, какой страх наводили лошади на коренное население Новой Испании, и понимали, что исчезновение у индейцев пиетета перед помощником человека представляет в будущем угрозу власти колонистов. Поэтому выпасом скота верхом занимались только белые.

Индейцы, поначалу мирно сосуществовавшие с белыми колонистами, со временем стали угонять у них скот и лошадей. Однажды они угнали за один раз 250 лошадей, а в другой раз, осмелев, украли верховую лошадь губернатора Франциско де Ибарры, который занимался распространением крупного рогатого скота в подведомственном ему регионе. Современные мексиканские чарро — потомки таких индейцев и белых испанских колонистов. Однако чарро не остались просто мексиканским аналогом американских ковбоев — они также хорошо зарекомендовали себя как кавалеристы. В войне с французами (1838) они прославились тем, что на галопе набрасывали свои лассо на легкие пушки и переворачивали их.

В наше время чарро не только пасут скот, но и проводят чарреады — показательные выступления конных пастухов, демонстрирующих ловкость в обращении со скотом и специальные приемы, помогающие в работе. Одним из таких специфических приемов является колеадерос — подсечка бычка за хвост.

Аргентина, Чили, Уругвай, Парагвай, Перу

Конное освоение южноамериканского континента происходило аналогично тому же процессу в Мексике. Испанский конкистадор Педро де Мендоса (1487—1537) в 1534 году был назначен первым губернатором испанской колонии Новая Андалусия (территория современного севера Чили и Аргентины, юга Бразилии, а также Уругвая и Парагвая). В 1536 году он основал город Буэнос-Айрес в устье Ла-Платы и привез с собой туда около ста лошадей испанского происхождения. В 1540 году индейцы изгнали испанцев из этих краев, после чего часть лошадей осталась в пампе (степь на юго-востоке Южной Америки). Когда сорок лет спустя испанцы вернулись, они обнаружили в пампе уже сотни лошадей — потомков оставленных ими животных. Эти лошади дали начало породе, которая сейчас называется креольской. Название происходит от слова «креол» — так называли в Южной Америке потомков испанских и португальских переселенцев. Скорее всего, среди предков креольских лошадей настоящих рыцарских коней Андалусии было мало, в основном они были аборигенными лошадами с Пиренейского полуострова. В XIX веке к ним прилили кровь чистокровных верховых лошадей.

Как и в Мексике, в таких странах Южной Америки, как Аргентина, Чили, Колумбия, Уругвай, и в южной части Бразилии развивалось скотоводство. Конные пастухи в этом регионе, однако, назывались уже по-другому — гаучо. Другим их занятием была охота в пампе. Их верными спутниками и помощниками были именно креольские лошади. Здесь бытовал и свой аналог чарреады. В числе специфических трюков гаучо демонстрировали метание копыя с седла — прием, необходимый уже не пастуху, а охотнику.

На территорию Перу лошади попали в 1531 году с отрядом Франциско Писарро, конкистадора, завоевавшего империю инков и основавшего Лиму. Импорт лошадей активизировался одновременно с образованием вице-королевства Новой Кастилии, которое потом получило название Перу. Ввоз новых лошадей продолжался и потом, однако лошади на землях

инков практически сразу оказались в изоляции от других южноамериканских популяций.

Природные условия и, соответственно, хозяйство этой страны неоднородны: на севере расположено много сахарных плантаций, юг же засушливый и для земледелия непригодный. Животноводство практически отсутствовало, и лошади пастушеского типа, как в Мексике или Аргентине, не были востребованы. Перуанцам были нужны лошади для дальних поездок верхом, особенно на севере страны — для объездов и наблюдения за обширными плантациями. В 1823 году Перу получила независимость от Испании. Это сказалось и на импорте лошадей: начался ввоз представителей таких пород, как чистокровная верховая, хакне, арабская, фризская. Постепенно в стране сформировалось три типа лошадей: аллюрная лошадь для объезда плантаций, порода для работы со скотом высоко в горах и андская — для долгих путешествий по горам.

Поскольку в Испании были широко распространены ослы и мулы как более дешевая замена лошади, этих животных завозили и в испанские колонии, и они также сыграли важную роль в освоении Нового Света. Крупный коневодческий и муловодческий центр возник в Никарагуа.

Бразилия

В XVI веке в процесс колонизации новых земель включилась Португалия, сосредоточив свои усилия на восточном побережье Южной Америки, Индийском океане и Африке. В 1500 году португальский мореплаватель Педру Алвареш Кабрал, искавший морской путь в Индию, сильно отклонился от курса на запад и вышел к побережью Бразилии, на которую и заявил португальские претензии. В конце XVII века в Бразилии были открыты месторождения золота и алмазов, что способствовало быстрой колонизации региона.

Как и испанцы, португальцы привозили лошадей из Европы. На развитие бразильского коневодства повлияли события, развернувшиеся в ходе наполеоновских войн. В 1807 году французы вступили на территорию Испании, намереваясь

в дальнейшем захватить Португалию, которая была на тот момент союзником Британии. В скором времени у берегов Португалии появился английский флот. Португальский король Жуан VI вместе со своей семьей погрузился на английский корабль и отправился в отдаленную колонию — Бразилию. С собой они взяли лучших верховых лошадей из королевских конюшен Альтер Реал. Так гены благородных потомков рыцарских коней попали в генофонд лошадей Бразилии — в отличие от соседних испанских колоний, куда лучшие иберийские кони практически не попадали.

Обширные бразильские плантации сахарного тростника и кофе нуждались в наблюдении. Плантаторам требовались верховые лошади, достаточно выносливые, чтобы на них можно было ездить целый день, и желательны с мягкими аллюрами, чтобы не утомлять всадника. Лошади также вращали машины, используемые при производстве сахара. Скорость перемещения была не так уж важна: в Бразилии не было нужды в езде на большие расстояния, так как значительную часть ее площади занимали девственные леса, прорезанные удобными для судоходства реками. Так начали формироваться породы совершенно нового типа — плантаторские. От своих иберийских предков они унаследовали и нестандартные мягкие аллюры. Первыми таких лошадей стали разводить на гасиенде Кампу Алегри, основанной в 1740 году. Одному из ее владельцев император Бразилии подарил жеребца Сумблими из королевской конюшни Португалии. Жеребцом крыли кобыл креольской, испанской пород и испанских хеннетов. Часть поголовья Кампу Алегри приобретала гасиенда Мангаларга, которая не только продолжала селекцию, но и распространяла плантаторских лошадей среди местных мелких фермеров. Постепенно в Бразилии сформировалось несколько пород плантаторского типа. Они отличаются от плантаторских лошадей других южноамериканских стран, поскольку формировались главным образом на основе лошадей Португалии, а не Испании.

Конные традиции Бразилия заимствовала также из Франции и Италии: так, на рубеже XIX—XX веков в страну приезжали военные специалисты-берейторы из Франции, чьей задачей было помочь бразильцам создать кавалерию европейского образца.

Соединенные Штаты Америки

Индейцы Северной Америки традиционно считаются конным народом. Однако не стоит забывать, что лошади появились у них только с приходом конкистадоров. Во многих индейских языках нет собственных слов для обозначения этого животного. Лошадей обычно называли «большая собака», «бог-собака» или даже «семь собак», просто уподобляя их другому домашнему животному, давно знакомому.

Мы привыкли встречать в кино и литературе всадников-индейцев, бесстрашных и ловких укротителей мустангов, и кажется, что мы знаем о них почти все... Однако в действительности исследования конной культуры индейцев начались лишь в XX веке, то есть когда индейские племена по большей части стали вести оседлый образ жизни и их самобытная конная культура была практически утрачена. Письменных источников, рассказывавших о ней, нет и быть не могло; сведения, которыми располагают современные этнографы, взяты из рассказов индейцев-стариков, успевших застать времена, когда их народ вел традиционный образ жизни.

Ближайшими соседями первых испанских колонистов были племена апачей, навахо (территория современного штата Техас), юты (штат Юта) и калдо (Техас, Луизиана, Арканзас и Оклахома). Были изданы законы, запрещающие учить индейцев обращению с лошадьми, особенно верховой езде. Однако испанские колонисты нередко все же использовали труд рабов-индейцев, приставляя их к лошадям в качестве конюхов.

Если прислушаться к словам американских романистов, может создаться впечатление, будто индейцы, лихие укротители мустангов, всегда были такими: сразу могли ловко накинуть лассо на выбранную лошадь и, вскочив на нее без седла, за пару минут укротить и сделать послушной. Но это не так. Наивно думать, будто индейцы отловили первых своих лошадей из числа мустангов сами и самостоятельно научились на них ездить. Лошадь всегда крупнее и физически сильнее человека, и укрощать ее подобным образом, да еще и не имея опыта верховой езды, опасно для жизни. Возможно, у кого-то

из читателей возникнет вопрос: а как же древние индоевропейцы? Все-таки лошадь не родилась сразу одомашненной, кто-то должен был первым и поймать живых особей, и попробовать на них ездить... Но здесь есть два возражения: во-первых, как мы уже говорили, предки домашней лошади сильно отличались от нее, в том числе были меньше ростом, меньше по массе и, следовательно, физически слабее. Мустанги же — это потомки сбжавших и одичавших лошадей испанских конкистадоров. По своему происхождению это лошади испанского корня. Конечно, жизнь на воле, отсутствие селекции и естественный отбор изменили их, и в действительности это не те изящные кони, каких показывают в кино, — но все же и до лошади Пржевальского как наиболее близкого дикого родственника домашней лошади им далеко. Во-вторых, наверное, не случайно первым типом использования лошади (кроме употребления в пищу) все-таки была упряжная езда, а не верховая. Попытке взобраться на спину лошади предшествовала попытка надеть на нее ярмо и привязать к нему постромками волокушу или повозку. В таком случае человек не доверяет лошади свою жизнь в такой степени, в какой это бывает во время езды верхом. Первые в истории человечества всадники, видимо, имели дело с домашними лошадьми — то есть менее агрессивными к человеку и, скорее всего, уже приученными как минимум к уздечке.

История конного дела американских индейцев в каком-то смысле повторила историю конного дела в Евразии. Изначально индейцы охотились на мустангов как на дичь и употребляли конину в пищу. В одной из легенд апачей рассказывается о том, как на подаренных им коней индейцы салятся задом наперед, — таким образом, коллективная память этого племени сохранила времена, когда езда верхом вызывала у них трудности. Примечательно, что даже позднее, освоив верховую езду, индейцы редко пытались приручать мустангов, хотя по приключенческим романам может создаться обратное впечатление. Скорее всего, индейцы-конюхи, знакомые с азами ухода за лошадьми, угоняли их у испанцев, но это были животные, наверняка прошедшие заездку. Поначалу с лошадьми у индейцев было много проблем: они часто болели, получали травмы по вине неумелых всадников, у кобыл нередко слу-

чались выкидыши. Но со временем индейцы научились и содержать животных лучше, и использовать бережнее, и лечить. Они практиковали табунное содержание, конюшен не было. Табуны обычно паслись в нескольких километрах от лагеря.

Строго говоря, и коневодство у индейцев тоже не было развито, а селекция сводилась к попытке выведения самых быстрых, самых выносливых лошадей или же к разведению по мастям. Самыми любимыми мастями были пегая и чубарая. Из всех племен Великих равнин только племя нэ персе вывело свою породу лошадей, которые почти все чубарой масти. Она получила название «аппалуза», так как племя проживало на берегах реки Палуза. В 1877 году американское правительство потребовало от нэ персе переселения в резервацию. Индейцы отказались подчиняться и отправились в Канаду. Американская армия окружила переселенцев и после серии жестоких боев почти уничтожила племя. Вместе с ними стали уничтожать и индейских лошадей. По счастливой случайности несколько особей удалось спасти, — возможно, их спрятали у себя владельцы ближайших ранчо. Небольшая часть поголовья успела попасть в Канаду. Порода аппалуза существует и сейчас, причем очень популярна среди любителей вестерна — езды в ковбойском стиле.

Методы заездки у индейцев напоминают методы кочевников Евразии и довольно жестоки: необученную лошадь долго держали на привязи на солнцепеке. Она страдала не только от жары, но и от насекомых. Это делалось для того, чтобы первого человека, который приблизится к ней и отвяжет, она запоминала как своего спасителя. Индейцы навахо какое-то время не давали пойманым лошадям пить: обезвоженное животное не может оказать всаднику яростного сопротивления.

Индейские уздечки были примитивнее европейских и часто состояли из одних только поводьев с петлей, которую надевали на нижнюю челюсть, а концы поводьев привязывали к поясу всадника, чтобы в случае его падения лошадь не убежала. Седла по своей конструкции делились на мужские и женские. Посадка, впрочем, в обоих случаях была мужская, если говорить с точки зрения европейской верховой езды. В женских седлах, отличавшихся более высокими луками, учили ездить всех детей независимо от пола; обычно это происходило, ко-

гда ребенку исполнялось пять лет. Вместо телег индейцы использовали волокуши.

Индейцы охотились на бизонов верхом, причем всадник вместе с лошастью сам был замаскирован под бизона — покрыт длинной шкурой. На охоту выезжали с копьями, они торчали из-под маскировочного костюма, но это, видимо, не смущало бизонов — зато смущало посторонних наблюдателей. Индейцы Канады, побывавшие в бассейне Миссисипи, рассказывали, что видели там единорогов. Это можно объяснить только тем, что они случайно становились свидетелями охоты своих южных собратьев. Интересно, что факт существования единорогов на Великих равнинах со слов канадских индейцев попал в книгу одного французского исследователя.

Из всех возможных видов конноспортивных состязаний индейцы практиковали только скачки.

Примечательно, что после освоения конного дела стычки между индейскими племенами стали более кровопролитными. Особенно героическим поступком считалось нападение с целью отбить у противника лошадей.

Индейцы раскрашивали не только лица и тела, но и боевых коней, причем для этого использовали специальные символы, имеющие фиксированный смысл. Например, отпечаток руки на крупе лошади означал, что всадник, сидящий на ней, убил в бою как минимум одного врага, квадрат был знаком отличия для коня вождя военного отряда, круг сообщал, что воин сражался в окружении врага. Знак в виде буквы П говорил, что лошадь была захвачена у врага в качестве трофея. Круг вокруг глаза коня должен был сообщить ему зоркость, зигзаг — силу и скорость молнии, четыре горизонтальных черты — удачу.

Интенсивная колонизация Северной Америки началась в XVII веке. В XVI веке здесь доминировала Испания, но после разгрома Непобедимой армады английским флотом в 1588 году лидерство в колонизации Нового Света перешло к Англии, Франции и Нидерландам.

Американцы отсчитывают свою историю от момента прибытия колонистов на корабле «Мейфлауэр» к побережью Массачусетса в 1620 году. Эти люди принадлежали к пуританам и бежали из Англии от религиозного преследования. В от-

личие от испанских конкистадоров они не были представителями высшего класса, и лошадей у них было очень мало. Не отличался первое время интенсивностью и импорт лошадей из Европы в Новую Англию; он был значительно меньше, чем в испанских колониях, так как по религиозным мотивам пуритане не ели конину и не использовали кожу лошадей. Поэтому в 1632 году единственной известной лошадей в колонии была верховая лошадь губернатора Брэдфорда. Однако спустя несколько очень морозных зим английские колонисты изменили свое отношение к лошадям: быки, которых они запрягали в телеги, передвигались медленнее лошадей и вязли в высоких сугробах.

К тому моменту в Новом Свете уже было много лошадей испанского корня. В начале XVII века в Новую Англию начали завозить лошадей из Англии, Ирландии и Шотландии.

Конное дело в Новой Англии развивалось иными путями, чем в испанских и португальских колониях, и, конечно, иначе, чем у индейцев Великих равнин. В этом регионе изначально было много лесов и отсутствовали дороги, а лесные тропинки были каменистыми и иногда проходили по болотистой местности. Все это тормозило развитие экипажной езды — и, соответственно, увеличение числа упряжных лошадей.

Лошади испанского происхождения сюда попадали, но в меньшем количестве, чем в Мексику, Техас или даже на Великие равнины — Новая Англия значительно дальше от Карибского моря. Основная часть поголовья поступала из Европы — лошади пород галлоуей (Шотландия), хобби (Ирландия), староанглийская и чистокровная верховая (Англия). Галлоуей и хобби были низкорослыми аллюрными лошадьми.

Как мы уже знаем, в Новое время с развитием экипажного транспорта лошади со специфическими плавными аллюрами в Европе уже начали исчезать — но в Новом Свете с его плохими дорогами или их полным отсутствием они оказались востребованы и в итоге сохранились.

Первой породой, выведенной в Америке, стал наррагансеттский иноходец — аллюрный потомок испанских, ирландских и шотландских лошадей. Самое раннее упоминание

об этой породе датируется 1676 годом. Возможно, среди его предков были и чистокровные верховые, но сейчас это нельзя установить. Его родиной был город Наррагансетт (штат Род-Айленд), получивший свое название по наименованию одного из индейских племен, живших в тех краях. Этих лошадей разводили также в Виргинии и Пенсильвании.

В начале XVIII века для наррагансеттских иноходцев в Новой Англии появились первые ипподромы. Известно, что первый президент США Джордж Вашингтон владел выступавшими на скачках иноходцами. Современники упоминали лошадей, которые пробегали милю за две минуты с небольшим. Это наводит на мысль, что они шли иноходью, а не ходой, так как первый аллюр быстрее, пусть и не так удобен для верховой езды. Впрочем, в те времена не было четкого разделения понятий «идуший иноходью» и «идуший ходой», а потому по старинным источникам нелегко понять, о какой категории аллюрных лошадей идет речь в том или ином случае, особенно с учетом упоминаний о том, что наррагансеттские кони были очень приятны для седока. По отзывам современников, в целом эти лошади не отличались изящным телосложением, хотя в сохранившихся описаниях упоминается красивый лоб, узкий круп, высокий выход шеи и постав хвоста, часто светло-рыжая масть с большими белыми отметинами, энергичный темперамент и добрый нрав. Они были невысокие, 134—144 сантиметра в холке, но с крепкими ногами.

Порода была очень популярна в Новом Свете. Ее импорт в Канаду и Вест-Индию был настолько интенсивным, что на родине этих лошадей осталось очень мало. Массовые скрещивания с представителями других пород с целью передать помесям мягкий ход привели к уменьшению чистопородного поголовья. К 1880-м годам наррагансеттские иноходцы исчезли, но их потомками являются практически все современные аллюрные породы США, а также американские и русские рысаки.

Большое влияние на коневодство США оказала другая старая порода, родом из Массачусетса, — морган. Ее представители восходят к темно-гнедому без отметин жеребцу неизвестного происхождения по кличке Фигер. В 1792 году учитель музыки и по совместительству кузнец Джастин Морган по-

лучил Фигера в качестве уплаты долга. Жеребец был ростом около 142 сантиметров в холке, то есть невысокий, что затрудняло его продажу, и Фигера стали использовать в качестве производителя. Несмотря на свой рост, он хорошо ходил в упряжке, возил тяжести и хорошо передавал свои качества потомству. Однажды после тяжелого рабочего дня он на спор протащил бревно на милю, что говорит не только о его силе, но и о выносливости. Фигер был очень компактного телосложения, с короткими, но сильными мохнатыми ногами и глубоким корпусом. Попав к другим владельцам, Фигер получил кличку Джастин Морган в честь своего предыдущего хозяина (такое нередко практиковалось в те времена), а впоследствии это имя перешло на основанную жеребцом породу. Морганов можно назвать самой универсальной американской породой: эти лошади использовались под седлом и в упряжке, для работы на ранчо, во время Гражданской войны они возили кавалеристов и артиллерию северян, а в эпоху золотой лихорадки помогали осваивать Дикий Запад. В породе есть и аллюрные линии. Кровь морганов течет в жилах еще нескольких американских пород и даже у русского рысака.

Одними из потомков наррагансеттских иноходцев и морганов являются американские верховые лошади. В 1776 году американский посол во Франции написал в Конгресс США просьбу прислать королеве Марии-Антуанетте в подарок американскую лошадь, что служит первым свидетельством существования породы. Будучи относительно крупного роста (160–165 сантиметров в холке), в XIX веке американские верховые считались лучшими лошадьми для кавалерии, особенно на юге. К этой породе относятся боевые кони: Травеллер генерала Ли, Литтл Соррел генерала Джексона (армия Юга), Цинциннати генерала Гранта, Лексингтон генерала Шермана (армия Севера). Родиной породы является штат Кентукки — один из самых «конных» штатов, где скрещивались два исторически сложившихся потока лошадей в Северную Америку — поток лошадей испанского корня с юга и поток чистокровных верховых с восточного побережья. В Гражданской войне (1861–1865) огромную роль сыграла конница обеих армий: в центре США есть необъятные равнины, которые представляют собой идеальное место для кавалерийских атак. По-

сле капитуляции южанам разрешили забрать уцелевших коней домой, что и спасло от гибели породу, значительная часть поголовья которой пала на полях сражений.

В Соединенных Штатах активно развивалось скотоводство. Первый исторически зафиксированный перегон скота на продажу состоялся в Бостоне еще в XVII веке. Со скотом, как мы уже говорили, работали профессиональные конные пастухи. Если мексиканские пастухи назывались чарро, то английские колонисты стали называть их по-английски — ковбоями (*англ.* «cow boy», «коровий мальчик»). Из имеющихся лошадей испанского происхождения они отбирали наиболее быстрых и ловких, способных и бычка догнать, чтобы всадник успел набросить на него лассо, и быстро обежать вокруг стада коров, чтобы они не разбежались, и повернуться, если что, от удара бычьих рогов. Такие качества были присущи от рождения многим испанским и португальским коням — ведь недаром когда-то они участвовали в конной корриде, которая уходит корнями в повседневную работу пастуха с быком. Так помимо аллюрных плантаторских коней в Америке сформировались и лошади ковбойского, или пастушьего, типа.

Как ни странно, на формирование ковбойских лошадей повлияли и скачки. В штате Виргиния они проводились с 1656 года, причем прямо на улицах городов, где грунт был относительно ровный. Напоминанием о тех временах во многих современных городах США осталась Race street — Скаковая улица. Но города в Новом Свете были маленькими, и скачки проводились на очень скромную дистанцию — четверть мили, около 400 метров. Таким образом, в ковбойских лошадях поощрялись спринтерские качества, для чего к ним приливали кровь чистокровных верховых, импортированных из Англии с начала XVIII века. С начала XIX века, правда, в США появились обычные ипподромы и скачки европейского образца, и скачки на четверть мили отошли в прошлое, но свою роль в истории ковбойских коней они успели сыграть. Мало кто знает, но самыми резвыми лошадьми в мире являются не чистокровные верховые, а именно кватерхорсы (*англ.* «quarter» — «четверть (мили)»). В наши дни они тоже испыты-

ваются в скачках, хотя основная их сфера применения — работа на ковбойских ранчо и езда в стиле вестерн.

Название «вестерн» по-английски означает «западный». Это особый стиль верховой езды, выработанный ковбоями для работы со скотом на ранчо; он основан на стиле езды испанских и португальских пастухов-вакero. Он отличается от более привычного нам английского стиля (на котором основаны современные классические виды конного спорта и скаковая езда) как особенностями посадки, так и принципами управления. Со стороны легко заметить, что корпус ковбоя сильнее отклонен назад, чем у всадника, едущего по-английски, а повод удерживается в основном одной рукой. Другая рука должна быть свободной, чтобы бросать или удерживать лассо. Различаются и некоторые команды. Лошадь, приученная к езде в одном стиле, не поймет всадника, который этим стилем не владеет. Такая ситуация описана в романе Майн Рида «Всадник без головы»: когда мустангер посадил обезглавленное тело на свою лошадь, потому что был больше уверен в ней, и сам сел верхом на лошадь убитого — чужая лошадь сбросила его, потому что была выезджена по-английски и не поняла команд мустангера, привыкшего ездить по-ковбойски. Седло у ковбоев длиннее по сравнению с седлами английского типа, с более широкими лавками. Его конструкция близка к конструкции седел кочевников Азии и принцип имеет тот же: при большей площади лавок седла на единицу поверхности приходится меньшее давление, поэтому лошадь может работать под таким седлом дольше, чем под английским. У ковбойского седла также высокие луки и часто рог на передней луке, на который вешали лассо. Стремена у ковбоев были деревянные и обтянуты кожей.

Два раза в год ковбои сгоняли стада для таврения. После удачной продажи скота на ярмарке душа жаждала развлечений и зрелищ, и ковбои создали знаменитое родео (от *исп.* «rodear» — «окружать, сгонять скот»), аналог мексиканской чарреады. Первое родео, проведенное по фиксированным правилам, прошло в 1872 году в городе Чийенн, штат Вайоминг. В XX веке родео становится видом спорта. Оно включает в себя несколько дисциплин — укрощение неоседланной лошади, укрощение быка, ловля бычков при помощи лассо,

скачки на скорость вокруг бочек и так далее. Из родео со временем выделилась езда в стиле вестерн. Сейчас это полноценная группа спортивных дисциплин, соревнования по которым проходят в разных странах мира. В них преимущественно участвуют люди, никак не связанные с профессией ковбоя, но выступают они в ковбойских костюмах; седла и уздечки на лошадях тоже должны быть ковбойские.

Расцвет ковбойской профессии приходится на 60-е годы XIX века, но с развитием железных дорог она приходит в упадок, так как стада уже не надо регулярно собирать и перегонять на большие расстояния до мест проведения ярмарок.

Завершая рассказ о конных пастухах, следует сказать, что среди них были и такие, о которых мало кто знает за пределами США. Назывались они крэкерами и жили в штате Флорида. Происхождение их специфического названия спорное: то ли от староанглийского слова «сгаск» («шутка, непринужденный разговор»), то ли от звука «крэк» — шелканья хлыста, которым подгоняют коров. На старых изображениях можно увидеть, что костюм их отличался от ковбойского: крэкеры носили широкополые шляпы с полуопущенными полями, не столь узнаваемые, как ковбойские стетсоны, куртки простого покроя и башмаки вместо сапог. Луки седел были ниже, и на передней не было рога. Отличались и способы работы крэкеров со скотом: лассо не использовали, пастухи не накручивали круги верхом вокруг стада. Для работы у них были длинные хлысты и собаки, специально обученные пасти коров. Впрочем, и коровы во Флориде были другими — ниже ростом, чем в других штатах, и с очень длинными рогами. Крэкерам не были нужны четвертьмильные лошади-спринтеры, и они создали свою породу, которая так и называлась — флоридский крэкер. В отличие от четвертьмильных лошадей Флориды были стайерами (нужно было водить стада на большие расстояния от дома до пастбища) и существенно отличались по типу.

Историю эту мы рассказываем в нашей книге потому, что она наглядно показывает, какая, казалось бы, мелочь может повлиять на историю конного дела. Во времена Великой депрессии (1929—1939 годы) во Флориду для поддержки местного скотоводства из западных штатов были завезены коровы. Конечно, они были совсем другого типа, не такими, с которы-

ми привыкли работать крэкеры, но главная проблема была не в этом. Вместе с новыми коровами во Флориду были завезены личинки мушек *Cochliomyia*, паразитирующие на крупном рогатом скоте. В скором времени все местные коровы оказались заражены. Для их лечения нужно было отлавливать коров, сортировать, собирать больных в отдельные загоны для лечения, а новоприбывших на ранчо ставить на карантин. Все это требовало именно таких приемов работы со скотом, какие практиковали обычные ковбои Запада. Таким образом, и ремесло крэкеров, и их лошади оказались невостребованными.

В итоге профессия флоридского крэкера практически умерла, а одноименные лошади остались в очень малом числе. Породу поддерживают лишь энтузиасты. Примечательно, однако, что на показательных выступлениях этих лошадей демонстрируют всадники, одетые в стиле вестерн, а не как пастухи Флориды...

Начиная с середины XVIII века в Новой Англии стали появляться дороги. В 1763 году Бенджамин Франклин, один из отцов-основателей США, уже смог проехать из Нью-Йорка в Бостон на экипаже с одомером — прибором, отмерявшим расстояния.

Развитие хозяйственной жизни колоний требовало развития транспорта, в том числе для перевозки тяжелых грузов на большие расстояния. Аллюрные лошади не могли справиться с такой задачей. В 1700—1730 годах на востоке континента начала формироваться упряжная порода. Она получила название коунстогской, так как разводилась главным образом в поселении Коунстога (Conestoga) в Пенсильвании, и использовалась для транспортировки фургонов, курсировавших из Пенсильвании на запад. Лошадей запрягали в один фургон по несколько пар, управлял ими не сидящий на козлах кучер, а форейтор. Лошади были украшены бубенчиками, предупреждавшими пешеходов о приближении фургона, который, в случае чего, не мог быстро затормозить или повернуть. Коунстогские лошади были очень крупными, около 162—172 сантиметра в холке, по типу близкие к европейским тяжеловозам; вывели их выходцы из Германии.

К 1817 году пенсильванские фургоны курсировали через Балтимор, Филадельфию и Питтсбург. В 1820–1830-е годы их модернизировали, сделав более комфортными для путешественников на Запад всей семьей, хотя и в ущерб грузоподъемности. С развитием речного и железнодорожного транспорта в Северной Америке ко второй половине XIX века фургоны исчезли, а возившие их коунстогские лошади перестали существовать как самостоятельная порода.

Впрочем, развитие механизированного транспорта не означало, что лошади перестали быть нужны для дальних поездок. Еще в конце XVIII века в США появились суда, на которых лошади и мулы вращали гребные колеса. В 1791 году такое судно ходило по реке Делавэр. Мы уже рассказывали в одной из предыдущих глав о европейских баржах на конной тяге, но не упомянули, что в Старом Свете имелись суда, которые двигались благодаря колесам, вращаемым лошадьми. Например, в 1543 году как минимум одно такое судно было в Барселоне; его водоизмещение составляло 200 тонн. Чаще всего колеса, вращаемые лошадьми, ставились на паромов, которые называли тимботами. Обычно с работой справлялись две лошади, они могли везти 200 пассажиров со скоростью как минимум пять узлов. В некоторых случаях «конные» суда были до изобретения парохода незаменимы — например, на озере Шамплейн между штатами Нью-Йорк и Вермонт, где почти всегда штиль и ходить под парусом невозможно. Да и после появления пароходов «конные» суда какое-то время успешно конкурировали с ними. Просуществовали они еще очень долго — последнее «конное» судно исчезло лишь в 1929 году.

В 1848 году в Калифорнии открыли золото, и началась миграция населения к побережью Тихого океана. Сразу встала проблема связи между отдаленными регионами огромной страны. На быстрых лошадях дилижансом можно было доставить почту из Вашингтона в Калифорнию за 25 дней — но для дилижансов нужны дороги. Путь из Калифорнии пролегал через горы Сьерра-Невады, Скалистые горы, пустыню Мохаве и дикие, неосвоенные территории штатов Дакота, Юта и Вайоминг, где жили индейцы. Понятно, что доставлять почту в та-

ких условиях можно было только верхом и связано это было с огромным риском.

Одними из первых создателей почтовой службы стали мормоны — последователи религиозного течения, основанного в 1820-е годы Джозефом Смитом-младшим. Основная масса мормонов проживала в штате Юта. У них было свое коневодство. Одним из заводчиков был Портер Роквелл, телохранитель Джозефа Смита-младшего и другого духовного лидера, Брайама Янга. Роквелл собирал у себя лучших лошадей, каких только мог найти, а некоторых будто бы даже завозил из Европы. Мормоны, живя закрытыми общинами и неохотно вступавшие в контакты с представителями других конфессий, старались не продавать посторонним своих лошадей. Если же кому-то удавалось сторговать у них лошадь, то это был мерин, которого нельзя было использовать в разведении. Мормоны хранили свои конные секреты, поэтому нельзя сказать, кем по происхождению были их лошади, — разве только с большой долей вероятности можно утверждать, что они имели испанскую кровь, как большинство лошадей на Дальнем и Среднем Западе. Это были очень хорошие, работоспособные лошади, и в 1856 году мормоны заключили с государством контракт на доставку почты из Солт-Лейк-Сити в Миссури.

Но как тщательно ни храни тайну, иногда она становится общим достоянием благодаря случайности. Однажды мормонский почтальон так спешил, что загнал кобылу и оставил ее на ближайшей ферме — как ему казалось, умирать. Фермер, однако, заплатил за умирающую кобылу деньги. Кобыла выжила и поправилась, к тому же оказалась жеребой. Впоследствии она принесла 16 жеребят, что для матки очень много и говорит о двух фактах: во-первых, она попала к фермеру очень молодой, во-вторых, была очень живуча. Одного из жеребят дали дочери фермера в качестве приданого, и ее муж Рекс Мойл занялся разведением новой породы, которую и назвал в свою честь. Мойлы малочисленны, это лошади испанского типа и примечательны тем, что у них есть маленькие рожки, какие, возможно, были у знаменитого Буцефала.

В 1860 году смельчаки Уильям Рассел, Александр Мейджерс и Уильям Вэддел решили заработать на доставке почты. Для этого они купили 150 лошадей (говорят, среди них бы-

ло и несколько мормонских мерингов), наняли 80 всадников и построили станции на расстоянии 16 километров одна от другой. Их фирма называлась «Central Overland California and Pikes Peak Express Company», но в историю вошла под названием «Пони-экспресс».

Почту возили в основном на индейских лошадях чуть выше 140 сантиметров, легких, с хорошими ногами. В англоязычных странах всех мелких лошадей называют пони (хотя в России традиционно пони — это самые маленькие лошадки для детей), отсюда и название почтовой службы. В почтальоны нанимали юношей, умеющих ездить верхом, не старше восемнадцати лет и не тяжелее 65 килограммов, так как пони нужно было нести не только всадника, но и сумку с почтой. Жалованье было по тем временам большим, 100 долларов в месяц, но и служба была очень опасной: за первые полтора года работы почты погибло семнадцать почтальонов. Поэтому при найме предпочтение отдавалось сиротам. С собой почтальоны имели два колыта, нож и специальную сумку, надежно закрепленную на теле лошади. Лошадей обязательно кормили овсом — очень энергетическим кормом, которого не было у индейцев, благодаря чему почтальоны часто уходили от погони. Интересно, что за все время работы «Пони-экспресса» была потеряна только одна сумка с корреспонденцией. Даже если всадники гибли, лошади, следуя по привычному маршруту, доставляли почту на следующую станцию.

«Пони-экспресс» прекратил существование после прокладки телеграфных линий в 1861 году. Дорогая и рискованная доставка бумажной корреспонденции стала нерентабельной, и компания разорилась. Но память о быстрых и бесстрашных почтальонах-всадниках жива, и сейчас название «Pony Express» носит американская курьерская компания.

До появления железных дорог стране была нужна своя легкоупряжная лошадь, достаточно сильная, резвая, способная к устойчивой рыси. Кроме названных выше верховых пород, в Новую Англию переселенцы из Голландии привозили рысаков-гардтраберов, английские колонисты — рысаков-родстеров. На основе этих пород с прилитием крови морганов, наррагансеттских иноходцев, чистокровных верховых и, воз-

можно, берберийцев американцы создали своего рысака. Основателем породы считается Гамблетониан X, рожденный в 1849 году правнук чистокровного верхового жеребца, имеющий также норфолкских предков.

Первые рысистые бега с целью отбора самых резвых лошадей для разведения проводились на Лонг-Айленде в Нью-Йорке. Надо сказать, что рысистые испытания были придуманы в России, там же первыми начали работать с рысаками на заводах; в этом плане американцы уступали русским, но в отношении бегов начиная с XIX века они явно лидировали. В США очень рано превратили испытания для отбора племенного состава в чисто спортивное состязание с тотализатором.

В 1879 году в США был определен официальный стандарт резвости рысаков — 2 минуты 30 секунд на миле. С этого момента все рысаки, чтобы получить допуск в разведение, должны были показать резвость не хуже. Поэтому другое название американского рысака — стандартbredная порода, дословно «выведенная по стандарту» (standardbred). Второе название предпочтительнее, так как в породе есть немало иноходцев, которые, по сути, не являются рысаками. Для сравнения приведем цифры: в России орловский рысак Перец в 1878 году показал резвость 2 минуты 25,4 секунды на 1600 метров (миля составляет 1609 метров). Американский стандарт резвости не оставался неизменным; в 1944 году он был установлен на уровне 2 минуты 20 секунд для двухлеток и 2 минуты 15 секунд для трехлеток и старше.

В первых рысистых бегах участвовали относительно возрастные лошади, ранее уже использовавшиеся в езде по дорогам. Но постепенно ситуация изменилась: на бега стали выставлять самых молодых лошадей, беговые карьеры их становились короче, так как держать на ипподроме до старшего возраста лошадь, даже очень резвую и талантливую, нерентабельно. Ее нужно либо отправлять в завод для разведения, либо продавать. В 1903 году кобыла Лу Диллон преодолела двухминутный рубеж, показав резвость 1 минута 58,5 секунды. В России это произойдет лишь в 50-е годы XX века.

Рысистое дело в США постепенно стало национальным видом зрелища и смогло пережить даже Великую депрессию. Рысаков испытывали в специальных беговых экипажах, сле-

ланных без лишних деталей и предельно легких. Был даже создан экипаж с очень большими колесами, который в России называли американкой. Ее прототипом была одноместная двуколка начала XIX века под названием «sulky», что означало «мрачный, угрюмый». Эти эпитеты относились к седоку в таком экипаже, так как места для попутчика не было предусмотрено и он всегда ехал один. Однако на высоких колесах трудно проходить повороты, и в 1878 году была придумана гнутая ось, на которую можно поставить меньшие по диаметру колеса. В таком виде беговые экипажи существуют на всех современных ипподромах.

Итак, индейские, ковбойские, плантаторские, почтовые, фургонные, кавалерийские лошади... Соединенные Штаты создали очень много разных пород. Но мы как будто забыли упомянуть тяжеловозов... Нет, не забыли.

Со своими тяжеловозами в этой стране было непросто. Мы уже говорили, что тяжеловоз — это лошадь для работы на ферме в условиях развитого капитализма, когда фермы могут давать очень большой объем продукции. Но такого рода производство в США началось лишь после окончания Гражданской войны, то есть в середине XIX века. Еще одна причина — историческое отсутствие в Новом Свете рыцарских коней-дестрье, потомки которых и стали в Европе тяжеловозами. Лошади испанского происхождения бывают высокими и сильными, но в Новый Свет в трюмах кораблей попадали только те, кто был ниже ростом и требовал меньше корма. Вozить тяжеловозов на кораблях через Атлантику стало возможным только во второй половине XIX века, когда сами корабли стали больше. Поэтому если и есть в США тяжеловозы, то это, за одним исключением, шотландские клейдесдалы, английские шайры, французские першероны и бельгийские брабансоны, которых просто продолжили разводить на другом континенте.

Единственная «оригинальная» тяжелоупряжная порода в Штатах — это американский кремовый тяжеловоз. Создана она была очень поздно, уже в начале XX века, и восходит к кобыле по кличке Олд Грэнни (дословно Бабуля) неизвестного происхождения и необычной масти. Она была похожа на соловую, но с более мягким, кремовым оттенком волоса на теле,

а кожа была не темно-серая, пигментированная, как у обычных лошадей, а темно-розовая с лиловым крапом, глаза не карие, а янтарные. Такая масть называется золотая шампанская и встречается лишь в некоторых породах Нового Света, но в те времена называлась просто кремовой. Есть версия, что именно такими были королевские кремовые лошади, возившие кареты британских монархов. Порода была выведена именно ради редкой масти, которую фермеры Айовы захотели закрепить в потомстве. Официально она была признана в 1930-е годы, но вскоре последовала механизация сельского хозяйства, поставившая все тяжеловозные породы под угрозу исчезновения... Впрочем, это уже другая история, к которой мы обязательно вернемся, но сейчас обратимся к конному делу другой крупной страны Нового Света — Канады.

Канада

Несмотря на то что Канада — ближайший сосед Соединенных Штатов, коневодство в этой стране совсем другое. Во-первых, природные условия, а следовательно, и нужды колонистов были другими, чем в США: большую часть территории Канады занимают леса. Во-вторых, Канаду осваивали в основном выходцы из Франции вместе со своими лошадьми, которые отличались от лошадей Испании и Британских островов. Иными словами, различался как исходный племенной материал, так и цели и задачи разведения.

Территория второй по площади страны в мире, как и территория США, изначально была заселена индейцами. Считается, что первыми европейцами, ступившими на канадскую землю, были викинги, достигшие острова Ньюфаундленд в 1000 году. Спустя без малого пятьсот лет, в 1497 году, на Ньюфаундленде по заданию английского короля Генриха VII высадился венецианский мореплаватель Джованни Кабото. Это впоследствии позволило Англии претендовать на канадские территории. Вслед за Кабото к берегам Канады потянулись англичане.

Первые лошади попали в Канаду в 1665 году на кораблях, отправленных в Новый Свет французским королем Людовиком XIV. Это были два жеребца и двадцать кобыл (восемь кобыл погибли в пути), посланные в подарок губернатору, — одни из лучших лошадей королевских конюшен Франции, которые, возможно, происходили из Нормандии и Бретани, тогдашних коневодческих регионов. Конечно, перевозить в XVII веке через Атлантику крупных лошадей было непросто, однако бретонские лошади тогда, во-первых, были небольшого роста и, во-вторых, отличались здоровьем и выносливостью. Нормандские лошади были близки к ним, но имели заметную примесь крови восточных лошадей (арабских, турецких, берберийских).

В конце XVII века губернатор Квебека решил, что лошадей в колонии уже наплодилось достаточное количество (более 600), и прекратил их ввоз из Европы. Почти не попадали в эти края и лошади испанского корня с островов Карибского бассейна. Так что колониальное поголовье длительное время развивалось без прилития свежей крови.

Пород в Канаде выведено значительно меньше, чем в Штатах, но здесь тоже сложились самые разные типы лошадей: тяжеловозы, рысаки и аллюрные, причем тяжеловозы как отдельная порода сформировались достаточно рано. Они были результатом скрещивания бывших под рукой лошадей с привозными шайрами и клейдесдалями. В конце XVIII века этот тип тяжеловоза исчез, и сейчас его заменяет массивный вариант канадской лошади. Труд тяжеловозов в то время был весьма востребован: они работали на фермах и трудились на трелевке леса. Колониальные власти часто отдавали тяжеловозов фермерам в аренду.

В 1709 году была введена в действие государственная племенная программа, по которой численность лошадей в Канаде ограничивалась и лишние подлежали уничтожению, так как площадь пастбищ была ограничена. Каждому фермеру полагалось иметь не больше двух лошадей и одного жеребенка. Это не могло способствовать развитию коннозаводства. Однако программа вряд ли выполнялась в точности. Лишних лошадей, чтобы не уничтожать, стали экспортировать в Соединенные Штаты.

Канадские иноходцы были результатом скрещивания канадских лошадей с наррагансеттскими. Впоследствии некоторые из них оказали влияние на создание американской стандартбредной породы. К тому же есть версия, что Фигер, основатель американской породы морган, был канадской лошастью или по крайней мере имел примесь канадской крови. Анализ ДНК современных представителей этих пород показывает их тесную связь. Таким образом, канадская лошадь может считаться родоначальницей многих пород, в том числе и моргана, американской верховой, стандартбредной и русской рысистой. К концу XIX века канадская порода оказалась под угрозой исчезновения из-за слишком активного экспорта — чуть было не повторилась история с наррагансеттскими иноходцами. И хотя объединившиеся энтузиасты сумели ее сохранить, в 2015 году, в свой 350-летний юбилей, «канадцы» сменили свой статус с «находящихся под угрозой» на «критический».

Вообще анализы ДНК преподносят историкам коневодства интересные сюрпризы: в 2015 году было установлено, что близкими родственниками одной небольшой популяции аборигенных лошадей, изолированно проживающих в Западной Канаде на плато Чилкотин, являются... якутские лошади. Другими близкими родственниками лошадей с плато Чилкотин оказались крупные пони и тяжеловозы Британских островов. При этом задачей исследователей было подтвердить происхождение местных лошадей от испанских предков. Но если родство с британскими лошадьми выглядит логичным, то чем можно объяснить родство с якутскими? Предположительно, «якутские» гены попали в местный генофонд благодаря лошадям русских торговцев мехом.

Завершая разговор о Северной Америке, следует рассказать об одном событии, в широких кругах малоизвестном, — о Великой эпизоотии.

Она началась осенью 1872 года под Торонто (Канада). Какая болезнь ее вызвала, сейчас уже сложно понять, но, скорее всего, это был лошадиный грипп либо ринопневмония. Через девяносто дней был поражен весь континент — почти все по-

голове Северной Америки. От болезни погибло множество лошадей.

Это не могло не сказаться на жизни людей. Лошади практически исчезли с улиц городов и деревень. Замер общественный транспорт, прервалось почтовое сообщение. Остановился и железнодорожный транспорт — некому было подвезти уголь к паровозам. На морских пристанях скопились горы грузов, которые не могли развезти по складам, а корабли стояли у причалов с пустыми трюмами, так как новые грузы тоже не подвозились. На реках перестали ходить суда на конной тяге и с гребными колесами, которые приводили в движение лошади.

Правительственной кавалерии США пришлось сражаться в пешем строю с апачами, которым, впрочем, тоже пришлось спешиться; ведь эпизоотия затронула и индейских лошадей. Немало ущерба принесли пожары в крупных городах, которые не успели вовремя потушить из-за того, что пожарные не прибыли вовремя, так как бочки с водой катили сами люди... 9 ноября в Бостоне сгорело 776 зданий на площади около 26 гектар.

Эпизоотии происходили и прежде, но никогда раньше инфекция не распространялась так широко и так стремительно. Если в древности скорость ее распространения была ограничена переменным аллюром животного, то в век научно-технического прогресса она стала равна скорости товарного вагона, в котором везли коней на продажу.

Австралия

Австралийский континент был заселен людьми примерно 50 000 лет назад, но его задокументированная история начинается с открытия европейцами в XVII веке. Первая английская колония была основана в 1788 году на территории нынешнего Нового Южного Уэльса.

В Австралии хорошие условия для разведения верховых и легкоупряжных лошадей, несмотря на очень засушливый климат. Первые колонисты привезли сюда представителей

разных пород Британских островов, включая чистокровных верховых, а также арабских лошадей, пони с острова Тимор, где их порода возникла на основе древних лошадей, завезенных из Индии, и лошадей с мыса Доброй Надежды (имеют иберо-берберийское происхождение). На основе этих пород были выведены австралийские уэлеры.

Уэлеры — это универсальные лошади, достаточно резвые, грузоподъемные и неприхотливые, что особенно важно для засушливого материка. На них ездили пастухи, кавалеристы, на них колонисты покоряли новые земли. Со временем уэлеров появилось так много, что их активно импортировали в другие страны, например в британские колонии в Африке. Представители этой породы к началу XX века были разного типа, что позволяло отбирать из их числа животных для самых разных нужд — для офицеров (покрупнее ростом), для рядовых (средних) и для артиллерии (пониже).

Уэлеры использовались британской кавалерией в англо-бурской и Первой мировой войнах. В ходе Первой мировой для военных нужд из Австралии было вывезено 160 000 голов, причем в британской кавалерии предпочитали в основном средних уэлеров (152–163 сантиметра).

Выносливость уэлеров не раз выручала кавалеристов. Пустынный конный корпус прошел верхом на них в Палестину через Синайскую пустыню. 31 октября 1917 года в битве при Беер-Шеве, которая началась сразу после ночного перехода (у лошадей не было времени передохнуть), австралийская кавалерия целый день сражалась с турками — и в итоге смогла отбить у них город и колодцы. Конь майора Шэннахана вывез на себе из окружения еще четырех человек кроме своего всадника.

После войны уцелевшие лошади не вернулись на родину. 11 000 голов были проданы в Египет и Индию. В память о них, верно послуживших своей стране, но так и не вернувшихся, в Сиднее был поставлен памятник. Во время Второй мировой войны на побережье Северной Австралии на уэлерах ездили верхом разведчики.

Поскольку на континенте развивалось скотоводство, сформировалась и своя пастушеская порода, по происхождению и типу близкая к уэлеру, только помельче ростом (142–162 сан-

тиметра). В Австралии появились и свои, схожие с американскими, ковбои, владеющие приемами работы со скотом, и даже родео.

Самые крупные лошади использовались в упряжи. До 1850-х годов все тяжелые сельскохозяйственные работы (пахота, перевозка крупных грузов) на австралийских фермах делали быки. Но с развитием сельского хозяйства к концу XIX века был выведен на основе английских, фламандских и других тяжеловозных пород австралийский тяжеловоз.

Когда в 40-е годы в Австралии началась механизация сельского хозяйства, многие конные заводы ликвидировали, а лошадей просто выпустили на волю.

Южная Африка

Лошади появились на севере Африки, в Египте давно. Но долгое время ни одна лошадь не ступала на африканскую землю южнее Сахары, если не считать немногочисленные одичавшие табуны, например в Намибии, происхождение которых довольно загадочно и пока не исследовано. Осваивать тропическую и субтропическую Африку на лошадях было затруднительно прежде всего из-за мухи цеце, от укусов которой тяжело болеют. Единственный представитель семейства лошадиных, который устойчив к укусам цеце, — это зебра. В романе Майн Рида «В джунглях Южной Африки» есть эпизод, когда семья буров лишается всех своих лошадей, но буры отлавливают несколько квагг (подвид зебры, отличающийся коричневым «фоном» для черных полосок, а не белым; к концу XIX века истреблен), заезжают их и прибывают на них в город.

История, разумеется, вымышленная. Как мы уже говорили, дикие виды лошадиных очень агрессивны к человеку. Трудно представить заезжание настоящих квагг, вряд ли это вообще возможно. Другая проблема в том, что у зебр иная форма спины, чем у домашней лошади, и для них нужны специальные седла; если же неподходящее седло натрет спину, то ездить на животном долгое время будет нельзя. Были попытки получить приспособленную к условиям Африки лошадь, скрестив

зебр и домашних лошадей. Потомство — зеброиды — получилось выше ростом, чем зебры, спокойнее относилось к человеку, спина его по форме ближе к спине домашней лошади, а к укусам мухи цеце у них врожденный иммунитет. Масть у зеброидов смешанная: поверх масти домашней лошади накладываются полосы. Однако эти гибриды так и не получили широкого распространения. В наше время зеброидов иногда получают в зоопарках; некоторых из них выступают в цирке и на конных шоу.

Задokumentированная конная история Южной Африки начинается в 1652 году, когда голландец Ян ван Рибек основал недалеко от мыса Штормов, который позднее назвали мысом Доброй Надежды, первое европейское поселение от имени Голландской Ост-Индской компании. Впоследствии из этого поселения вырос город Кейптаун. Люди ван Рибек привезли с собой с острова Ява лошадей арабских и берберийских пород. Через несколько лет недалеко от мыса Доброй Надежды потерпел крушение корабль, на борту которого находилось четырнадцать арабских скакунов, которым удалось доплыть до берега. Эти лошади и положили начало капской породе, названной в честь Кейптауна, который на африкаанс, языке голландских переселенцев, назывался Kaapstadt. Впоследствии капских коней улучшали арабскими и персидскими. На основе капской — с примесью крови кливлендских гнедых, хакне, фламандских тяжелоупряжных и аллюрной породы басото, использовавшейся в кавалерии, — была выведена бурская порода.

Каждая из наций, участвовавших в колонизации Южной Африки, развивала ее конное дело по образцу своей метрополии. Так, во времена владычества англичан здесь стали популярными скачки.

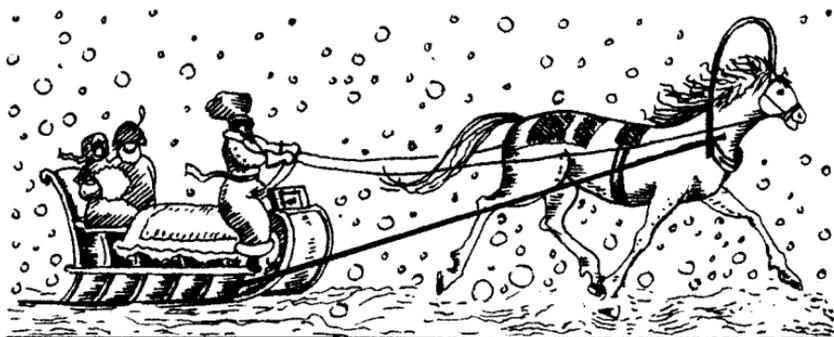
В 1899 году началась англо-бурская война, ставшая поворотным моментом в истории коневодства всего мира. В этой войне широко применялись пулеметы. В результате только с британской стороны погибло 350 000 лошадей и 50 000 мулов из мобилизованных 520 000 и 150 000 соответственно — иными словами, погибло больше половины отправленных на войну лошадей и треть мулов. Точные потери со стороны буров не задokumentированы; историки приблизительно оценивают их

в 150 000 погибших лошадей. Неудивительно, что все это привело к уничтожению бурской породы.

Англо-бурская война показала, что основная, традиционная тактика конницы — открытая атака — более не имеет смысла. Вскоре это еще нагляднее продемонстрирует Первая мировая война. Кавалерии предстояло уйти с исторической арены — или менять тактику и переключаться на выполнение других задач.

Единственный континент, на котором не смогли обосноваться лошади, — это Антарктида. Они ступали на ее территорию несколько раз в составе разных экспедиций, например в составе Трансантарктической экспедиции Эрнеста Шелктона (1914—1917), но все пали, не выдержав слишком тяжелых условий.

Глава 10 Лошади в России



Историю конного дела нашей страны хотелось бы изложить как можно подробнее, но, как это часто бывает со странами, традиции которых уходят в глубину веков, в самом начале мы сталкиваемся с неясностями и белыми пятнами.

Например, туманной остается этимология самого слова «лошадь». Согласно этимологическому словарю Фасмера, это слово (изначальная его форма звучала как «лоша») тюркского происхождения. Однако первое его употребление в сохранившихся письменных источниках относится еще к 1111 году, а нашествие монголов, после которого древнерусский язык заимствовал множество тюркских слов, началось почти на сто с лишним лет позже. К тому же ударение на первый слог для тюркизмов не характерно. Сам же суффикс «-а/ядь» имеет севернорусское происхождение. По мнению лингвиста Г. Ф. Одинцова, «лошадь» происходит от слова «лоший», то есть «плохой, дурной». Следы этой этимологии остались в устойчивом словоупотреблении, например в выражениях «прешь как лошадь», «старая лошадь» (о больном человеке), «рабочая лошадь» (о человеке, уставшем от непосильной работы). Все они имеют негативный оттенок. Это становится осо-

бенно ясно при сопоставлении с устойчивыми выражениями вроде «конь лихой», «боевой конь» — не говорят же по-русски «боевая лошадь» или «лихая лошадь»... Слово «конь», однако, имеет несомненное славянское происхождение и в древнерусском языке звучало как «комонь».

Киевская и Московская Русь

О конном деле, искусстве верховой езды и разведении в Древней Руси информации ничтожно мало. Достоверно известно немногое. Так, мы можем сказать, что в 1021 году великий князь Киевский Ярослав Мудрый за семь дней с конным войском преодолел расстояние около 800 километров от Киева до реки Судомырь, чтобы разбить возвращающегося из набега на Новгород Брячислава Полоцкого. Великокняжеская конница, таким образом, проходила более 100 километров в сутки, что можно считать очень приличной скоростью — и косвенным свидетельством того, что конное войско было укомплектовано очень выносливыми лошадьми. Похожие марш-броски совершал его внук великий князь Владимир Мономах, который мог проехать верхом из Чернигова в Киев за один день до вечера, что тоже составляло более 100 километров. В целом конница играла значительную роль в военном деле Древней Руси, особенно с X века, когда печенеги стали совершать регулярные набеги на Русь.

Некоторые сведения нам дают изображения лошадей на фресках, иконах и книжных миниатюрах. В Софийском соборе в Киеве на фресках XI века можно увидеть всадников-охотников, преследующих дикую лошадь — возможно, тарпана, предка домашней лошади (истреблен в XIX веке). Лошади на фреске как будто исполняют принятие (движение вбок) и пируэты — элементы высшей школы верховой езды, хотя признаем, что точная интерпретация этих изображений затруднена. Один всадник хватает левой рукой медведя, что невозможно сделать без скашевки — специального ремня, проходящего под животом лошади и соединяющего между собой стремяна. Седла на Руси имели высокие луки и были похожи

на кресло, а иногда имели высокую переднюю и пологую заднюю луки.

На иконах русские лошади идеализированы: маленькая изящная голова на длинной лебединой шее, мощные плечи и круп, мускулистые, длинноногие. Насколько этот образ близок к реальности, сказать трудно. На иконах святых Флора и Лавра, покровителей лошадей, можно встретить коней серых, рыжих, чалых и вороных, иногда написанных голубой краской — скорее всего, это мышастая масть. В действительности такие лошади пепельно-серые, иногда с заметным голубым оттенком; грива, хвост, ноги и ремень на спине у них черные. Посадка русских средневековых всадников на изображениях такая же, как у рыцарей на европейских изображениях.

Государственное коннозаводство в России начинается в XV веке, когда великий князь Иван III основал Хорошевский завод. Жалуя бояр и дворян землями, князь требовал от них в случае войны поставлять коней и всадников, а самим вместе с взрослыми сыновьями прибывать в его распоряжение «конными и оружными». Впрочем, конные заводы создавали не только государь и аристократия, но и монастыри. Государевыми заводами управляли конюшие. Это была очень важная должность, так как от деятельности конюшего зависело снабжение армии лошадьми; ее занимали особо приближенные к царю бояре. Так, при царе Федоре Иоанновиче эту должность занимал его шурин Борис Годунов.

В 1511 году, при великом князе Василии III, был создан Конюшенный приказ. В его ведении находились государственные конные заводы и царские конюшни. С XIV века и до самого Смутного времени для нужд армии и дворца, а также для царских заводов в больших количествах закупались ногайские лошади, принадлежавшие к степному типу. К Василию III приезжали послы от ногайцев и торговцы лошадьми с просьбой разрешить им беспрепятственно торговать на Руси. В то же время из Европы в Россию попадало лошадей очень мало, обычно они были из Великого княжества Литовского.

В XVI веке стали популярны «иноходцы», как их называют источники (не исключено, что многие из них ходили не ино-

ходью, а ходой), которых больше всего было среди степных лошадей. В литературе XIX века их всех называли киргизскими, а в XVI веке — ногайскими. Они были маленького роста, некрасивые, плохих мастей, как пишут И. К. Мердер и В. Э. Фирсов в своей книге «Русская лошадь в древности и теперь. Историко-иппологическое исследование», изданной в 1896 году. Последнее означает, что они были каурые (тускло-рыжего окраса с более темными гривой, хвостом, ногами и ремнем на спине), чалые (с примесью белого волоса по корпусу и темными головой и ногами), буланные и пегие — в противоположность «благородным» мастям, например вороной, гнедой, рыжей, серой, характерным для большинства пород заводского разведения. Несмотря на свою неказистость, ногайские лошади были удобны в охоте и ценились детьми боярскими, которые несли разъездную службу. Русские пытались улучшать породу, для чего из-за границы выписывали других лошадей, в том числе и аргамаков, как на Руси называли «трухменских» (туркменских) лошадей. По свидетельствам современников, на «улучшенных» лошадей садились с «приступа» — особой скамьи, обитой бархатом. Это означает, что помеси были выше ростом, чем ногайские лошади.

Аргамаков очень ценил Иван Грозный. Он приобретал их в большом количестве для своих подданных, хотя сам ездил на более спокойных и тяжелых лошадях. В письме-ответе королю Речи Посполитой Стефану Баторию на вопрос, какие подарки он любит, царь пишет, что любит «аргамаков, жеребцов добрых». Что такое «добрые жеребцы»? Возможно, это производители, уже испытанные в разведении, то есть ранее дававшие хорошее потомство.

Интересный факт связан с геральдикой: конные сюжеты, такие, как лошадь или всадник, гораздо чаще встречаются на русских и восточноевропейских гербах, чем на европейских. Это, к примеру, гербы Москвы, Великого княжества Литовского, гербы Голицыных, Юсуповых, Черкасских. На гербах Грушецких и Арсеньевых, а также у нескольких родов польской шляхты изображена подкова.

В 1675 году нидерландский посол Кунрад ван Кленк вспоминал, как в России ему показывали манежных лошадей, работорговцев в руках (то есть человек отдает команды с земли),

а участник шведского посольства Эрик Пальмквист, побывавший в России в 1673—1674 годах, оставил рисунки, на которых среди прочего есть и русские всадники, исполняющие на лошадях элементы высшей школы. Таким образом, хотя точных свидетельств о выездковой подготовке русских лошадей не сохранилось, в допетровской России все-таки была, скорее всего, некая школа верховой езды, похожая на европейскую.

Конное дело при первых Романовых

В 1625 году персидский шах прислал царю Михаилу Федоровичу (1613—1645) шесть аргамаков и трех кобыл, «купчины персидские» — десять аргамаков, герцог Голштинии — вороного жеребца и двух серых в яблоках. В царской конюшне их подковали на серебряные подковы общим весом 4 фунта 34 золотника (1,745 килограмма).

В конюшнях Алексея Михайловича (1645—1676) стояло около 50 000 коней, из которых для царя и его выезда предназначалось «лишь» 200, а остальные для царской свиты, бояр и царских воинов. Сын Алексея Михайловича царь Федор Алексеевич (1676—1682) основал в Бронницах конный завод, правда, не на пустом месте, а на базе бронницкой «кобылячьей конюшни», первое упоминание о которой относится еще к 1634 году. Молодой царь ограничил число лошадей в царских выездах и издал ряд указов, согласно которым каждый год в Коломенское направлялась комиссия для досмотра государевых лошадей.

В XVII—XVIII веках активно развивалась конская торговля. Поскольку лошади были товаром особенным, сделки с ними фиксировались отдельно от других товаров. Сохранилось много источников по конской торговле этого периода, главные среди которых таможенные книги. По ним можно делать выводы не только об оборотах такой торговли, но и косвенно о конном деле изучаемого периода, так как фиксировались данные лошадей — пол, возраст, масть, дефекты (например, «хрома», «крива»), тавра (клейма). Указывались и цены. Це-

новых категорий было много, но самыми дорогими, как правило, были жеребцы для верховой езды (в книгах их называют просто конями), дешевле — мерины и кобылы. Первых нельзя использовать в разведении, на вторых, как и в некоторых других культурах, в допетровской Руси считалось предосудительным ездить верхом. Самая дорогая лошадь, продажа которой зафиксирована в московских таможенных книгах XVII века, стоила 15 рублей. Это был шестилетний жеребец гнедо-пегой масти, которого царский лекарь Артемий Иванов приобрел 11 мая 1630 года у жителя московской Таганной слободы Алексея Ипатьева. Были лошади и дороже, особенно пригнанные татарами, но для царских конюшен их отбирали воеводы, и на столичный конский торг они не попадали. Об их стоимости можно судить по приходно-расходной книге Конюшенного приказа 1633—1634 годов, а именно по записям о поступлении в приказ денег от продажи лошадей из казенных заводов. Так, боярин Д. М. Пожарский купил «аргамачего жеребца» за 100 рублей, а стольник Н. И. Одоевский — аргамака за 40 рублей. Как мы видим, цены значительно отличаются от цен на московском торге.

Порода в таких документах указывалась лишь в том случае, если она отличалась от местной русской лошади — например, была ногайской, калмыцкой, черемисской. По сохранившимся свидетельствам современников, в том числе и иностранцев, русские лошади были неказисты и малорослы, но выносливы и добронравны.

Тавра, указанные в таможенных книгах, позволяют установить происхождение лошадей. Существовало даже так называемое пятно — специальная пошлина, взимаемая с клеймения лошади при ее продаже. В письменных источниках пятно впервые упоминается в XV веке, но могло существовать и ранее. Его собирали служащие, получившие название пятенщиков. Пятнением называлось накладывание смоляной печати на ногу лошади для удостоверения действительности сделки. Пятно уплачивали и продавец, и покупатель, оно составляло одну-две деньги. За продажу лошади без пятна также платили обе стороны сделки, но уже больше, по два рубля. С середины XVI века пятно платил только покупатель, а окончательно отменили эту пошлину только в 1777 году.

Конное дело при Петре и в послепетровской России

К началу царствования Петра I в 1689 году в конных заводах России (государственных, боярских, монастырских) был сосредоточен хороший конский состав. У нас нет сведений о методах племенной работы в этих заводах. Вряд ли тогда целенаправленно создавались породы в современном смысле этого слова, все-таки уровень зоотехнических знаний был для этого еще недостаточным. В заводах наверняка велась селекция, пусть даже на примитивном уровне вроде «для получения резвого потомства скрещиваем резвого жеребца с резвой кобылой», но сведений о ней не сохранилось.

Преобразования Петра потребовали от страны серьезной мобилизации не только человеческих, но и конских ресурсов. Лошади были нужны кавалерии, артиллерии, сопровождавшим войска обозам, на строительстве. Император объявил конские наборы — и действовал в этой сфере бескомпромиссно. Наборы не обошли стороной и племенных лошадей, что стало фатальной ошибкой. Лошадь — не пушка, которую можно отлить из снятого с церкви колокола, а после заключения мира переплавить обратно в колокол. Животное нельзя изготовить на фабрике. Перед тем как стать полезным в хозяйстве или на военной службе, оно должно пройти тренинг, перед этим вырасти в подходящих условиях, а еще раньше — родиться от родителей, обладающих нужными качествами. Для того чтобы эта цепочка не нарушалась, племенной состав должен быть неприкосновенен. При Петре это правило было нарушено, не в последнюю очередь по причине дефицита средств. В результате держать частные и монастырские конные заводы стало невыгодно. Император понял свою ошибку, но, увы, слишком поздно.

Бронницкий завод Петр отдал А. Д. Меншикову, часть государевых заводов оставил за собой, часть передал своей супруге Екатерине. В 1712 году были изданы указы о создании конных заводов в Азовской, Астраханской и Киевской губерниях, в 1720 году — завода в Астрахани. Последний был укомплекто-

ван персидскими жеребцами и черкесскими кобылами. К сожалению, дальнейшая судьба этих заводов не известна.

Туркменские аргмаки, скорее всего, продолжали поступать в Россию и при Петре. Знаменитая кобыла Лизетта, купленная императором за 100 червонцев и верхового коня в придачу, отличалась относительно высоким ростом и золотистым блеском шерсти, то есть вполне могла быть туркменской лошастью. Петр садился на нее только в самые опасные и ответственные моменты, например во время битвы под Полтавой. Чучело Лизетты хранилось в Кунсткамере, а теперь находится в Зоологическом музее Санкт-Петербурга.

Состояние отечественного коневодства не улучшилось и после смерти Петра. В кавалерии рост лошади считали в вершках сверх двух аршин. Два аршина составляли 142,2 сантиметра, вершок — 4,5 сантиметра. Таким образом, лошадь ростом «три вершка» была 155,5 сантиметра в холке, «пять вершков» — 164,5 сантиметра. О лошади ростом ниже двух аршин говорили, что она «без вершка», «без двух вершков» и т. д. Если при Петре драгунская лошадь должна была иметь рост не ниже одного вершка (примерно 146,5 сантиметра), то затем планка роста была понижена до «без вершка», или 137,5 сантиметра, а при Анне Иоанновне (1730—1740) драгунских лошадей покупали «по нужде и без двух вершков», то есть около 133 сантиметров. По современным меркам это рост спортивного пони — лошади для детского спорта. Конечно, большинство людей в XVIII веке были ниже ростом, чем наши современники, но вряд ли это сильно меняет тот факт, что драгуны были вынуждены ездить на низкорослых лошадях. Это сказывалось и на боеспособности, и на здоровье лошадей, чьи возможности не всегда позволяли нести большой вес.

Указом от 20 мая 1732 года была начата организация новых государственных конных заводов. В 1739 году было создано десять заводов, в которых лошадей рассортировали по мастям, причем использовать чалых производителей запрещалось. Это важно для понимания методов зоотехнической работы, так как чалая масть характерна для тяжелоупряжных пород, — таким образом, можно сделать вывод, что селекция в этих заводах была направлена на воспроизводство

более легких лошадей. В Бронницах была собрана своего рода коллекция иностранных пород — английских, испанских, персидских, турецких, берберийских, арабских, черкасских, неаполитанских лошадей. Тем не менее при Анне Иоанновне практика конных наборов сохранялась.

Ситуация немного улучшилась в правление Елизаветы Петровны (1741—1761), которая указом от 3 мая 1756 года пригласила «всех русских помещиков приложить старания к воспитанию кирасирских и других лошадей для войска». Ею были установлены государственные закупочные цены: 60 рублей за кирасирскую лошадь ростом 151 сантиметр в холке, 30 рублей за гренадерскую или драгунскую ростом 147,5 сантиметра и 12 рублей за обозную. В кавалерию принимались лошади не старше шести лет. Этот подход оправдал себя, особенно если вспомнить, как много войн шло во времена правления Елизаветы.

Недолгое, продлившееся всего полгода, царствование ее племянника Петра III ознаменовалось, однако, рядом преобразований, в частности освобождением дворянства от обязательной военной службы. Теперь дворяне были освобождены от необходимости держать боевых коней. Но их интерес к верховой езде не ослабевал, поскольку была найдена новая сфера применения и совершенствования ездовых навыков — псовая охота. Она существовала в России и раньше, но только теперь получила самое широкое распространение.

При Екатерине II дворцовые конные заводы пополнялись преимущественно датскими и английскими лошадьми, реже немецкими. Именно на правление Екатерины приходится становление русского коннозаводства в том его виде, в котором оно существует и в наше время.

Принятые меры исправили ситуацию, которая сложилась в русской кавалерии в послепетровские времена. К началу Отечественной войны 1812 года стандарты кавалерийских лошадей повысились: кирасирские, драгунские и конно-егерские должны были быть не ниже 147 сантиметров, для гусарских и уланских установили предел в 142 сантиметра.

Детище графа Орлова

Во второй половине XVIII века Россия часто воевала. Численность кавалерии составляла 100 000 сабель, следовательно, для нее нужно было 100 000 верховых лошадей и не менее 20 000 запаса. Еще больше упряжных лошадей требовалось артиллерии и обозам. Артиллерийские лошади должны были быть не просто сильными и выносливыми, способными сдвинуть с места тяжелые пушки, но и достаточно резвыми, чтобы быстро выкатить орудие на позицию и в случае необходимости так же быстро переместить его на другое место. Они подвозили к размещенным на позициях пушкам боеприпасы, и от их резвости порой напрямую зависел исход сражения, а если смотреть шире, то и исход военной кампании в целом.

С другой стороны, рост городов и развитие торговли создавали нужду в лошадях, способных быстро перевозить грузы на дальние расстояния, в том числе и скоропортящиеся товары, а также в лошадях для городского транспорта и полиции: еще в 1731 году Сенат издал указ о создании конных патрулей в крупных городах. Кроме того, России с ее гигантскими пахотными землями требовалось значительное поголовье упряжных лошадей.

Все это заставило задуматься о расширении коннозаводства и организации его в том виде, в каком оно незадолго перед этим появилось в Европе. Можно сказать, что история русского коннозаводства начинается 28 июня 1762 года. Накануне император Петр III арестовал поручика Преображенского полка Петра Пассека, одного из участников направленного против него заговора. Заговорщики перепугались и поняли, что тянуть с уже намеченным переворотом больше нельзя. Но самая главная участница заговора, императрица Екатерина, находилась в тот момент в Петергофе, сам же император — в Ораниенбауме. Утром 28 июня Алексей Орлов прибыл к Екатерине, усадил ее в карету, и они помчались в Петербург. Но, не доезжая до столицы, лошади выбились из сил и остановились. Далее версии о происходившем расходятся: по одной — сопровождавший карету офицер Бибиков привел свежих лошадей

из соседней деревни, по другой — навстречу императрице на другой карете выехал Григорий Орлов, младший брат Алексея. Как бы то ни было, между остановкой обессилевших лошадей и появлением свежих прошло какое-то время. Сложно сказать, что за это время передумал и перечувствовал Алексей Орлов, которому в ту пору было всего 24 года. Из-за лошадей успех переворота повис на волоске, а ставки в игре были предельно высоки — не только власть, но и жизнь: случись Петру III выйти из этой ситуации победителем, он не пощадил бы никого. До этого Россия пережила несколько дворцовых переворотов, и молодой офицер хорошо знал, как расправляются в таких случаях с политическими противниками.

Императрица вовремя прибыла в Петербург, где ее встретили Измайловский, Семеновский и Преображенский полки, подписала манифест о восшествии на престол и приняла присягу верных ей полков. На следующий день Петр III, понимая бесполезность сопротивления, отрекся от престола и был перевезен в Ропшу под строгий надзор, где спустя полгода погиб при невыясненных обстоятельствах.

Григорий Орлов стал одним из фаворитов Екатерины II, однако, как утверждает французский посол Сабатье де Кабра, гораздо больше она уважала и даже побаивалась Алексея. Близкая подруга императрицы, княгиня Е. Р. Дашкова, в разговоре с французским энциклопедистом Дидро как-то назвала Алексея Орлова одним из величайших злодеев на земле. Во всяком случае, именно ему приписывали убийство сверженного императора. Как бы то ни было, граф Алексей Орлов был во многих отношениях необыкновенный человек — умный, фантастически дерзкий, не отступающий ни перед чем. Он слишком много знал и близким своим присутствием тяготил Екатерину; поэтому, когда появилась возможность, она отдала его от себя. В ноябре 1775 года граф переехал из императорского Петербурга в Москву и жил то в Москве, то в своем имении при селе Хреновом Бобровского уезда Воронежской губернии, пожалованном ему в 1776 году. Оставшуюся часть жизни он посвятил коннозаводству.

Еще в 1770 году Орлов приобрел в Дании на аукционе, устроенном по поводу сокращения поголовья знаменитого Фреде-

риксборгского завода, несколько датских лошадей. В те годы, как мы уже говорили, в Европе были в моде лошади барокко, или испанского типа, но поскольку Дания была значительно ближе к России, везти лошадей оттуда было удобнее. Позже эти датские лошади сыграли свою роль в создании породы знаменитых орловских рысаков.

Отцом же основателем породы, выведенной графом Орловым, стал арабский жеребец Сметанка, купленный в 1775 году за 60 000 рублей. Для сравнения: весь годовой бюджет государственного коннозаводства в том же году составлял 25 000 рублей. Но нельзя сказать, что Сметанка был дорогой прихотью богатого русского барина, — этот жеребец оправдал свою высокую цену. Прижизненный портрет Сметанки, написанный неизвестным автором, хранится сейчас в Музее коневодства Тимирязевского сельскохозяйственного университета, и по этому изображению вполне можно судить о том, каким был основатель породы. Это типичный, красивый, светло-серой масти арабский жеребец с одной примечательной особенностью — длинноватым корпусом, что характерно не для верховых пород, к каким относится арабская, а является приметой пород упряжных. Этот факт вовсе не говорит о нечистокровности Сметанки: в любой породе могут быть определенные отклонения от стандарта. Однако закономерно, что именно такой, отдаленно похожий на упряжного, верховой жеребец стал основателем рысистой породы.

Жизнь Сметанки окутана легендами. Поскольку приобретение было очень дорогим, Орлов не рискнул отправлять его из Турции в свой завод при селе Остров водным путем, хотя так вышло бы быстрее. Сметанку два года вели в Россию по суше. Увы, жизнь его в заводе оказалась недолгой. О его смерти есть две версии. Первая, в каком-то смысле романтическая, рассказывает, как жеребца однажды подвели к водопойной колоде одновременно с другим племенным жеребцом. Со стороны конюхов это было нарушением правил техники безопасности. Жеребцы подрались, Сметанка поднялся на дыбы, потерял равновесие и упал, разбив голову о водопойную колоду. Его несчастный конюх в ужасе от содеянного повесился на сеновале. Вторая версия прозаичнее: Сметанка просто пал,

не выдержав климата средней полосы России, слишком сурового для арабского скакуна.

Какая бы версия ни была правдой, от уникального жеребца осталась лишь одна ставка жеребят: четыре жеребчика и одна кобылка. На таком материале крайне трудно, почти невозможно что-то вывести... Но Орлову невозможное удалось.

Сделаем важную оговорку. Очень часто в популярной литературе, в том числе написанной конниками, можно прочитать, будто граф, создавая свою рысистую породу, взял арабского жеребца Сметанку и скрестил его с голландскими и датскими кобылами. Это слишком упрощенная схема, совершенно не отражающая масштаб работы, которую провел Орлов. Такая схема производит впечатление готового рецепта, который был заранее известен Алексею Григорьевичу. Это совсем не так. В наше время, конечно, мы могли бы составить подобный «рецепт», но только опираясь на опыт наших предшественников. Но в XVIII веке уровень зоотехнических знаний был таков, что многие приемы, которые используют современные заводчики, просто не существовали...

Список пород лошадей, которых использовал Орлов в своей работе, впечатляет: в его заводе были арабские, персидские, турецкие, кавказские, английские, голландские, датские, мекленбургские, неаполитанские, бухарские, армянские, испанские, польские лошади, а также русские и лошади неустановленного происхождения. Заводчик старался от каждой из них взять самые лучшие качества. Считается, что наибольшее влияние на формирование породы оказали все-таки голландские и датские животные. Мы уже знаем, что в Голландии разводили гардтраберов, способных к резвой, устойчивой рыси. Но в крошечной Голландии с ее маленькими расстояниями не было нужды создавать из этих лошадей что-то большее, чем нарядную породу, представители которой могут время от времени успешно выступать на местных соревнованиях. Устойчивая рысь гардтраберов оказалась гораздо больше востребована в далекой от их родины необъятной стране — России. Интересно, что согласно современным генетическим исследованиям орловский рысак в то же время близок к аборигенным русским породам.

Нельзя сказать, что работа великого заводчика была полностью удачной — были и ошибки, было и движение по ложному пути, когда приплод получался слишком сырого сложения, близкий к голландским лошадям, либо слишком легкий и слабый. Но ведь ставилась цель вывести породу, подобной которой не существовало прежде, и приходилось идти на ощупь. Орлов хотел создать упряжную лошадь, высокую, красивого, гармоничного сложения, достаточно выносливую и сильную, чтобы возить экипажи по длинным ухабистым дорогам России, но одновременно годную под седло.

Первым представителем орловской рысистой породы считается серый Барс I, родившийся в 1784 году. Его матерью была серая же кобыла, от которой не осталось даже имени — в заводских книгах она обозначена как кобыла № 2 из Голландии. Отцом Барса был Полкан I, сын легендарного Сметанки и кобылы из Дании по кличке Буланая. Барс I использовался в заводе с 1791 по 1808 год. Первые линии в породе восходят к его сыновьям Доброму, Любезному, Лебедю, Безымянке, Усану и Похвальному. Барс воплотил в себе тот результат, к которому стремился Алексей Орлов: крупная лошадь упряжного типа, в меру массивная и в меру легкая, сильная и нарядная, способная к устойчивой резвой рыси. В 1852 году знаменитый русский художник иппического жанра Н. Е. Сверчков написал картину «Граф А. Г. Орлов-Чесменский в санях на Барсе I». Великого жеребца художник не застал в живых, и моделью ему служил жеребец Добрыня IV (Добрыня III — Таланная), которому Барс приходился прадедом по материнской линии и дважды прапрадедом по отцовской. Коневоды старшего поколения говорили, что Добрыня IV — точная копия Барса I; благодаря ему, следовательно, мы можем судить о первом орловском рысাকে.

Мы не случайно остановились на родословных орловских рысаков. Как можно легко увидеть по информации о происхождении Добрыни, граф применял такой сложный зоотехнический метод, как инбридинг — близкородственное разведение. Цель его — повысить у потомства вероятность иметь признаки того предка, на которого делается инбридинг (в случае с Добрыней IV это Барс I). Это один из факторов, который позволил создать породу на основе очень маленькой став-

ки от Сметанки. В ту эпоху русские и европейские заводчики прибегали к инбридингу крайне редко, так как это считалось грехом. В какой-то степени они были правы, так как инбридинг — очень тонкий инструмент. Слишком близкое родство лошадей всегда повышает риск получить больное потомство, а слишком отдаленное не даст желаемого результата. Анализ родословных первых орловцев показывает, что графу удалось найти в этом деле золотую середину, хотя наверняка были и не очень удачные результаты, которые не были отражены в заводских записях.

Другим решающим фактором был жесткий отбор используемых для разведения маток по типу и способности к хорошей рыси. Орлов выработал целую систему испытаний для молодняка: молодые лошади зимой проходили от завода до Москвы 600 верст своим ходом, запряженные в сани, а затем испытывались в беге по замерзшей Москве-реке. От животных, которых брали в завод, требовалась способность пробегать 18–20 верст устойчивой рысью. А поскольку рысаки создавались на основе европейских и восточных пород, еще одним их качеством должна была быть приспособленность к русскому климату. Для этого маток, в том числе и жеребых, держали в холодных сараях и кормили грубым кормом.

Справедливости ради стоит сказать, что граф Орлов-Чесменский вел свою работу не в одиночку. Главным его помощником был крепостной В. И. Шишкин, служивший у графа главным конторщиком. Именно его записям мы обязаны знанием о происхождении заводских лошадей. Видя способности своего крепостного и интерес к конному делу, Орлов делился с ним своими планами на разведение лошадей. Шишкин пережил своего господина, умершего в 1809 году, и продолжил его дело, внося в племенную работу одно изменение: он стал больше внимание уделять нарядности экстерьера рысаков.

Завод унаследовала дочь Орлова 23-летняя графиня Анна Алексеевна. Увы, с Шишкиным ее рассорили, и в 1831 году она уволила конторщика, к тому времени уже получившего вольную по приказу императора Александра I. Лишившись умелого управляющего, завод начал приходить в упадок. Однако на судьбе породы это почти не сказалось, ибо к тому времени в России уже появились и других заводчики, занимавшие-

ся рысаками. Видя, что завод уже не тот, что при Шишкине, в 1845 году графиня продала его государству.

К середине XIX века орловские рысаки стали неотъемлемой частью повседневной жизни России. Их использовали в ямских тройках, в городском транспорте, в императорских и дворянских выездах, в армии, иногда даже для пахоты — рысак достаточно силен для этого. На них ездили представители всех сословий русского общества. Порода стала поистине всенародной. Свое современное название она получила только в 1949 году, а до этого называлась русским рысаком. Однако в современном понимании русский рысак — это другая порода, о которой мы расскажем позже.

Самые первые в мировой истории рысистые бега проходили в Москве на Старой Калужской улице. В 1834 году Московскому обществу любителей рысистого бега было выделено 120 десятин на Ходынском поле. На этом месте был создан Московский ипподром — старейший в Европе из существующих ныне. В 60-е годы XIX века здесь утраивались даже 30-верстные пробеги, причем некоторые лошади успешно выступали в таких тяжелых испытаниях на протяжении нескольких лет подряд, настолько они были сильны и выносливы. В Петербурге рысистые испытания официально начались позднее, в 1846 году, и проходили по замерзшей Неве напротив здания Биржи на Стрелке. Летом бега и скачки проводились в Царском Селе. В 1856 году было создано Санкт-Петербургское общество зимних бегов. Призы разыгрывались в феврале и марте. В 1880 году был построен беговой ипподром на Семеновском плацу с довольно крутыми поворотами, что делало его медленнее Московского.

Изначально на бегах не было общих заездов, когда на старт выходят все участники одновременно: причина была в том, что первые бега проходили на обычных улицах, где не могли поместиться много дрожек в ряд. Соревнования проходили с поочередной ездой каждого из участников от столба до столба с секундомером. Иногда соревнующихся лошадей сопровождал так называемый поддужный — другая лошадь, задача которой создать соревнующейся лошади, образно говоря, боевой настрой. Разумеется, результат поддужного не учиты-

вается. Такая практика сохранялась даже какое-то время после появления ипподромов.

Система испытаний рысаков, разработанная графом Орловым, не стояла на месте, а стала расширять свое применение и постепенно превращалась в своего рода спорт, в котором самоцелью становился не отбор по работоспособности для последующего разведения выносливых и универсальных лошадей, а собственно победа в забеге.

Если поначалу забеги рысаков устраивали на легких дрожках с дуговой упряжью (маленький четырехколесный экипаж в виде длинной скамейки, его изобретение приписывают графу Орлову), то в 1867 году в России уже появились призовые качалки-американки, очень легкие, без дуги, с маленьким сиденьем для наездника, которые можно было использовать только в забегах и для тренинга. В 1882 году при заводе в Хреновом открылась школа наездников — ездоков, участвующих в рысистых бегах. В 1877 году на ипподромах России появился тотализатор. Увеличение его оборотов стало, по сути, тем спросом, который рождает предложение. Итак, кроме универсальной выносливой упряжной лошади стала требоваться другая лошадь — «резвая накоротке», как тогда говорили, то есть обладающая спринтерскими качествами, способная прежде всего побеждать на бегах. Конечно, в таком случае селекция пошла по принципу скрещивания резвейших с резвейшими. Но селекция только по резвости приводит к выведению лошадей определенного типа, более легких, с обтекаемым узким корпусом. Такая лошадь беднокостнее классического орловского рысака и менее массивна, то есть уже не будет такой универсальной. Таким образом обозначилось противоречие между резвостью и породностью, типичностью экстерьера. Возник вопрос, по какому пути должна двигаться селекция орловцев. Ситуация усугублялась тем, что в Россию стали завозить стандартбредных лошадей и они... выигрывали у орловцев. Впрочем, нет худа без добра: ввоз американских рысаков стимулировал развитие русского ипподромного спорта.

Закономерным следствием всего этого стала метизация — скрещивание орловцев с американскими лошадьми. Как это всегда бывает в подобных случаях, у метизации нашлись и сторонники, и противники. Первые настаивали на том, что

орловский рысак должен стать такой же призовой породой, как американский. Вторые высказывали опасения, что при повальной метизации порода потеряет свое лицо и в конце концов перестанет существовать, к тому же Россия лишится высочайшего из своих селекционных достижений — универсальной лошади.

Кто же был прав? С высоты современных зоотехнических знаний нетрудно сказать, что орловец вовсе и не должен был состязаться в резвости с американцем. Орловские рысаки «тише» и позднеспелы (такие лошади в целом работают дольше раннеспелых), но сильнее и универсальнее стандартбредов. К тому же создатель породы явно закладывал в нее качества стайерские, а не спринтерские — то есть сравнивать орловца и стандартбрёда только по резвости и делать вывод о необходимости метизации — примерно то же самое, что сравнивать чистокровную верховую и арабскую породы и делать вывод, что арабы хуже, потому что они менее резвы. Каждая порода создается для своих задач, и далеко не все измеряется призовым столбом.

Но вот на арену вышел Крепыш. Это был орловский жеребец, родившийся в 1904 году от успешно выступавшего Громадного и не участвовавшей в бегах кобылы Кокетки. Будучи чистым орловцем, он, однако, немного отклонялся от желательного типа: был худоват, высокого роста (173 сантиметра), с небольшими пороками конечностей. Он был выведен в частном заводе Афанасьева и куплен крымским татаринном (по другим данным, караимом) Шапшалом. Через какое-то время у него появился совладелец. У Шапшала Крепыш, ранее сбоивший (переходивший на галоп во время заезда, что на бегах недопустимо), постепенно сбоить перестал — и начал побеждать.

Успехи Крепыша были феноменальны. Он стал первым орловским рысаком, перешагнувшим рубеж резвости 2 минуты 10 секунд на 1600 метрах. Он установил несколько рекордов, в том числе показав резвость 2 минуты 8,5 секунды на 1600 метрах на зимней дорожке и 4 минуты 25,7 секунды на 3200 метрах. Именно о нем сложилась расхожая фраза тех лет: «В России гремят двое — Шаляпин и Крепыш». Его называли лошадейю столетия. Увы, из-за пороков строения ног жереб-

ца нельзя было использовать слишком интенсивно: был риск причинить ему травмы, несовместимые с дальнейшей беговой карьерой. Между владельцами возникали трения из-за того, что одному хотелось, чтобы Крепыш выступал чаще, пока он популярен у публики, другой же, Шапшал, был осторожен. Шапшала упрекали в том, что он так и не дал нанимаемым наездникам продемонстрировать предел резвости жеребца, а предпочитал наращивать его резвость постепенно, ведь за большее число установленных рекордов можно было в конечном счете получить больше премий.

Сторонники чистопородного разведения орловских рысаков возлагали на Крепыша большие надежды, ведь именно он мог продемонстрировать метизаторам потенциал породы, который они предлагали уничтожить повальным прилитием американской крови. 12 февраля 1912 года был разыгран Интернациональный приз. Против Крепыша бежал американский Дженоерал Эйч — и Крепыш проиграл, уступив ему секунду. По воспоминаниям современников, это был очень тяжелый момент. Трибуны ипподрома, которые обычно взрываются аплодисментами и ликующими криками при виде победителя, в день, когда проиграл Крепыш, безмолвствовали. Молчали все, даже метизаторы, настолько тяжелым было это потрясение для русских охотников рысистого бега.

Почему проиграл Крепыш? В конной литературе на этот счет есть много версий: от банальной «он просто не мог победить американского рысака, не тот уровень» до более сложных, даже с элементами теории заговора. Факт в том, что наездником Крепыша в тот момент был американец Уильям Кейтон. За пару дней до соревнований он просил Шапшала, чтобы вместо него поехал кто-то другой, ведь если жеребец проиграет, все скажут, что американец нарочно придержал его, чтобы показать высокий класс своей родной породы. Шапшал отказал, и тому были причины: менять наездника за пару дней до ответственного забега тоже чревато проигрышем. В той ситуации у Шапшала не было однозначно правильного варианта.

Сохранилась фотография, на которой запечатлен исторический забег. Крепыш и Дженоерал Эйч идут голова в голову. На фото снят первый круг, а в последнем повороте, по свидетель-

ствам очевидцев, наездник спустил Крепыша с вожжей и проиграл таким образом секунду. Причина, по мнению Д. М. Урнова, в том, что Уильям Кейтон не только занимался в России тренингом рысаков, но и был причастен к торговле американскими рысаками. Победа Крепыша означала бы неизбежное снижение спроса и цен на заокеанских лошадей, что, конечно, было невыгодно американцу.

Как сложилась судьба знаменитого жеребца по завершении беговой карьеры? После неудачного бегового сезона 1912 года Шапшал решил продать жеребца в производители. Завод в Хреновом отказался его приобретать, но согласилась А. Ф. Толстая. Но через несколько лет произошла революция, к власти в стране пришли большевики, и весь старый уклад жизни был разрушен. В 1918 году все племенные лошади были национализированы. Крепыш тогда стоял в государственной заводской конюшне в Самарской области. Из-за бунта белочехов племенных лошадей было решено эвакуировать. При погрузке в вагон произошло несчастье. Подробных свидетельств очевидцев не сохранилось, известно только, что Крепыш упал с трапа, ведущего в вагон, сломал ногу и его решено было усыпить.

Завершая разговор об орловской рысистой породе, скажем пару слов о самой знаменитой лошади русской литературы — Холстомере, описанном Л. Н. Толстым в одноименной повести.

Существовал ли Холстомер на самом деле? Да, существовал, и в заводских книгах его действительно называют Мужик I (Любезный I — Баба); он 1803 года рождения. Толстой описывает мерина вороно-пегим: «Мастью он было вороно-пегий. Таким он был, но теперь вороные пятна стали грязно-бурого цвета. Пежина его составлялась из трех пятен: одно на голове с кривой, сбоку носа, лысиной и до половины шеи. Длинная и засоренная репьями грива была где белая, где буроватая. Другое пятно шло вдоль правого бока и до половины живота; третье пятно на крупе, захватывая верхнюю часть хвоста и до половины ляжек. Остаток хвоста был белесоватый, пестрый». Из-за нестандартной масти героя с самого рождения невзлюбили люди и, когда он вырос, кастрировали, а когда он пока-

зал резвость выше, чем графский любимец Лебедь, продали с завода.

Но настоящий Холстомер был не пегим, а вороным с крупными белыми отметинами на голове и ногах. Его действительно кастрировали, однако не из-за масти. В конной литературе нередко пишут, что графиня Орлова после ухода Шишкина поставила главным в заводе управляющего-немца и он решил выхолостить всех жеребцов, которые не подходили по росту, и Холстомер оказался среди них. Но если проследить даты, указанные в заводских записях, можно увидеть, что мерин был выхолощен еще при Шишкине.

Резвость Холстомера в повести, обогнавшего графского любимца Лебеда, скорее всего, не выдумка: сохранились сведения, что он пробегал 200 сажень за 30 секунд — просто фантастический результат даже для нашего времени. Возможно, резвость его была гораздо скромнее, а показатель появился из-за погрешности в измерениях.

Но самое интересное, что от Холстомера все-таки остался сын Старый-Атласный, который стал впоследствии основателем линии. Примечательно, что его дед по матери (отец кобылы Бабы) был «иноходец из Бухары» — скорее всего, один из потомков тех самых лошадей Ферганы, за которых воевала Поднебесная империя... Именно от бухарского жеребца в генотип породы попала мутация, отвечающая за способность к иноходи и ходе. Некоторые орловцы и в наше время демонстрируют эти нестандартные аллюры.

Верховые породы

О рысаках мы рассказали достаточно подробно, а что же было на верховом фронте нашего коневодства? Здесь тоже оставил свой след Алексей Орлов, создавший кроме рысистой породы также и верховую. Ее родоначальником стал бурый арабский жеребец Салтан I. Орловская верховая порода стала попыткой найти баланс между старыми и новыми тенденциями в коневодстве, а именно между лошадьми барочного и восточного типов и чистокровными верховыми. Сам граф обозначал сво-

их верховых лошадей в заводских книгах как арабских, хотя они и не были чистокровными арабами, а несли в себе также кровь туркменских, чистокровных верховых и испанских лошадей. Орловские верховые были изящны, пригодны для маже и соответствовали самым высоким стандартам верховой лошади. Большое внимание уделялось также и доброму нраву. В XIX веке орловская верховая порода широко распространилась по России, а в середине века ее слили с другой верховой породой — ростопчинской, созданной графом Ф. В. Ростопчиным. Ростопчин увлекался скачками, поэтому его лошади были близки по типу к чистокровным верховым и, увы, зачастую злыми. Объединенную породу стали называть орлово-ростопчинской, или русской верховой.

В 1805 году у подножия меловой горы Перервы, при слиянии рек Меловой и Камышной, был основан Стрелецкий конный завод. Свое название он получил в честь слободы Стрельцовки, где, по преданию, раньше жили стрельцы, сосланные Петром I за участие в стрелецком бунте. Задачей завода было разведение лошадей для кавалерии. В заводе работали отставные кавалеристы. Использовались лошади арабские, орловские верховые, ростопчинские, орлово-ростопчинские, персидские, туркменские, карабахские, горские и в меньшей степени датские, немецкие, а позднее и чистокровные верховые. Выведенные в заводе стрелецкие лошади по типу были близки к восточным, но отличались от них большим ростом, были неприхотливы и приспособлены для работы в русском климате и использовались в легкой кавалерии.

Другая верховая порода, представители которой внесли вклад в освоение пространств Российской империи, — донская. Сформировалась она в южнорусских степях. В XI—XV веках эти края населяли половцы, в XIII веке здесь появились монголы. Татары, один из этносов, пришедших с монголами, смешались с половцами и со временем стали называться ногайцами по имени хана Ногая (1235/1240—1300), правителя западного улуса Золотой Орды. Лошади, которых они разводили, были родственны монгольским и имели примесь крови половецких и благородных восточных коней.

Донские казаки впервые упоминаются в письменных источниках в XV веке. Их лошади, которых сейчас называют донскими, восходят к ногайским, персидским, турецким, карабахским коням, которых казаки брали в походы. Коневодство у казаков традиционно велось табунным способом. Степи, принадлежавшие Войску Донскому, можно было использовать безвозмездно. Казацкие лошади были выносливы, могли проходить большие расстояния и не требовали особых условий содержания. Последнему способствовал естественный отбор: зимы в степях суровые и бывало, что за зиму гибло до 70 процентов жеребят. Легко представить себе, насколько крепкими и здоровыми были потомки лошадей, выживших в таких суровых условиях.

Табунный способ, однако, частично сочетался с сознательной селекцией по необходимым человеку признакам, то есть наряду с табунами на Дону были и заводы. Первый завод в Задонье в 70-е годы XVIII века основал атаман Платов, затем появились и другие коннозаводчики из числа представителей известных казачьих родов — Иловайские, Сериков, Янов, Кутейников и другие.

С середины XIX века на Дон стали поступать орловские верховые, орлово-ростопчинские, стрелецкие лошади для улучшения местного поголовья, а на рубеже XIX–XX веков к породе были примешаны чистокровные верховые. Первые английские лошади, правда, появились на Дону еще в 1813 году в заводе Платова, но их было только пять жеребцов, и они оказали на донскую породу незначительное влияние. А вот в XIX веке прилитие английской крови было серьезным, и это, к сожалению, привело к некоторому снижению работоспособности породы.

К концу XIX века на территории Войска Донского находилась половина верховых заводов Российской империи, а количество маток в Задонье достигало 20 000 голов. Из донских лошадей формировалось около 40 процентов состава кавалерии. К началу XX века табунное коневодство на землях Войска Донского стало сверхприбыльным. Для гвардейских полков, однако, лошадей покупали в основном в Малороссии. Интересно, что допускалось поставлять армии лошадей взамен рекрутов, из расчета четыре лошади за одного человека.

Помимо Донского казачьего войска существовали и другие казачьи войска, поэтому казаки, если говорить о них в масштабах всего государства, разводили не только донскую породу. Так, в конце XVIII века на Кубань были переселены казаки из Запорожской Сечи. На Кубани они нашли уже разводившихся там лошадей — горских, старую кубанскую и ногайских, столь популярных на Руси при первых царях. Ногайских коней разводили татары, населявшие предгорья Кавказа и бассейн Кубани. Но запорожские казаки переселились на Кубань со своими лошадьми верхового типа, имевшими примесь восточной крови. Постепенно все эти породы стали смешиваться. Незадолго до революции к ним прилили кровь дончаков и чистокровных верховых, и в итоге сформировалась черноморская порода — лошадь кубанских казаков.

С конной культурой казачества связана джигитовка — искусство исполнения трюков верхом на лошади, как военно-прикладных по своей сути (например, подъем предмета на скаку с земли, пролезание на скаку под брюхом лошади), так и показательных (разные виды стоек на седле). Впервые такие трюки начали демонстрировать еще в Древнем Риме.

Из византийских источников известно, что славянские всадники умели сражаться двумя саблями, что сильно изумляло византийцев. Возможно, такой способ ведения боя относится именно к системе боевых приемов, которые впоследствии развились до искусства джигитовки, зародившегося в степях как способ подготовки всадников. В Российской империи она развивалась в иррегулярной кавалерии.

Джигитами казаки называли самых ловких всадников. Горским и азиатским народам искусство джигитовки знакомо не было, несмотря на азиатское происхождение названия.

В 20–30-е годы XIX века в Россию привозили много лошадей с Востока, особенно из Персии. Так, прославился жеребец Ялантуш-Хан (он стоил 500 червонцев), поступивший в Стрелецкий конный завод. Он был серой масти, имел рост 2 аршина 4,5 вершка (160 сантиметров) и был так красив, что английский путешественник сделал его портрет и послал своему королю. Сложнее было с туркменскими конями, поскольку туркмены расставались с ними неохотно. Впрочем, пишет

В. Фирсов, нередко успех в уговорах продать лошадь достигался при помощи аргумента, что, попав в Россию, она станет там знаменита.

В 1889 году был основан конный завод графа С. А. Строганова, ныне это Терский конный завод в Ставропольском крае. Изначально он создавался для производства чистокровных арабских скакунов.

Чистокровных верховых лошадей завозили в Россию не только как улучшателей верховых пород, но и для чистокровного разведения. О масштабах этого процесса говорит хотя бы тот факт, что Россия стала второй после Великобритании страной, открывшей племкнигу этой породы. Это повлекло за собой развитие скакового дела, так как для ведения правильной селекции чистокровных верховых нужно было испытывать на скачках.

В середине 1790-х годов граф Орлов оборудовал на Донском поле в Москве скаковой круг длиной 2 версты 60 сажений (около 2260 метров). С мая по июль здесь устраивались скачки на денежные заклады. Вокруг этого скакового круга возникло первое скаковое общество, которое прекратило существование в 1860-х годах.

Первый скаковой ипподром в России построили, как ни странно, не в одной из столиц, а в городке под названием Лебедянь Тамбовской губернии (ныне административный центр Лебедянского района Липецкой области), который был одним из центров оживленной торговли. Произошло это в 1825 году, и этот год можно считать началом регулярных испытаний скаковых лошадей в России. В 1826 году здесь же, в Лебедяни, заработало скаковое общество. Официально Общество скаковой охоты было учреждено в 1831 году.

Другие породы

В художественной литературе XIX века можно встретить упоминание о клепперах — маленьких лошадках ниже 2 аршин, изредка достигающих роста 2 аршина 2 вершка (151 санти-

метр). Название их происходит от немецкого слова со значением «кляча», которое встречается в немецких хрониках с XIV века. Клепперов разводят и в наше время на территории Эстонии. В России их использовали в упряжке или как верховых лошадей для детей и подростков.

Существует предание, будто по указу Петра в 1720 году или даже ранее, при Алексее Михайловиче, клепперы были завезены в Вятскую, Казанскую и Пермскую губернии. Согласно другому преданию, в 1374 году в эти места переселились новгородские колонисты с лифляндскими лошадьми. Как бы то ни было, вятские лошади — невысокие, крепкие, неприхотливые, обладающие, пожалуй, определенным изяществом — считаются потомками прибалтийских лошадей. В России они были очень популярны как лошади для почтовых троек. Но высокий спрос, массовый экспорт и метизация поставили существование породы под угрозу. Первые попытки спасения были предприняты еще в 1844 году, когда в Вятке открыли земскую случную конюшню; в 1885 году была открыта государственная заводская конюшня. Породу удалось спасти. Ее представителей демонстрировали на Всемирной выставке лошадей в Париже в 1867 году, а в 1880 году — в Роттердаме.

Еще одна местная русская порода, которую важно знать, — это мезэнка. Свое название она получила в честь реки Мезень, которая протекает по территории современной Республики Коми и Архангельской области и впадает в Белое море. Регион этот отличается холодным климатом, почвы здесь плохие, вырастает на них трава, бедная питательными веществами. Условий для эффективного земледелия в регионе нет, хотя летом можно выпастать скот на заливных лугах. В таких условиях сформировалась мезенская лошадь, которую, как и вятскую, можно отнести к лесному типу. Впервые мезенок упоминает английский ботаник Традескант-младший, ехавший в 1718 году с Урала в Петербург. Это невысокие лошади с очень прочными копытами, устойчивые к холоду, способные даже обходиться зимой без конюшни за счет того, что к зиме они сильно обрастают шерстью и прибавляют в весе. Поскольку местная природа не баловала их питательной травой или сеном, мезенки способны есть почти все без ущерба

для своего здоровья — опавшие листья, мох, древесную кору, грибы и даже сушеную рыбу, которой их подкармливали местные крестьяне в голодные зимы. Еще одна их характерная черта — отставленные вперед из-под корпуса передние ноги, благодаря чему они делают высокие шаги и хорошо торят дорогу в глубоких сугробах.

Согласно народному преданию, опальный фаворит царевны Софьи Василий Голицын, сосланный в Пинегу, бесплатно давал местным крестьянам под случку принадлежавших ему породистых лошадей, которые и повлияли на формирование мезенок. Известно, что Екатерина II с той же целью прислала в Архангельскую губернию двенадцать жеребцов из Дании (наверное, барочного типа), но, как считают современные ученые, их влияние на мезенскую породу сомнительно.

Тяжеловозов в России не было до XIX века, так как не было ни спроса на них, ни объективной в них необходимости: крестьянские хозяйства докапиталистической эпохи не производили столько сельхозпродукции, чтобы с нагруженной ею телегой не могла справиться обычная крепкая местная лошадка. Но в XIX веке благодаря заинтересованности государства в развитии сельского хозяйства начался ввоз в страну представителей европейских тяжелоупряжных пород — датских (ныне ютландская порода), бельгийских рабочих лошадей (брабансонов), английских (шайров), шотландских (клейдесдалей), а затем арденнских тяжеловозов из Бельгии и першеронов из Франции.

Першероны стали единственной породой тяжеловозов, которую начали разводить в России в чистоте и разводят до сих пор. Покупать лошадей постоянно за границей было дорого, а из всех пород такого типа именно першероны оказались наилучшим образом приспособлены к нашему климату.

Первой русской породой утяжеленных лошадей стал битюг. Порода получила свое название по реке Битюг, протекающей в Воронежской губернии. Выведена она была крестьянами, которые скрещивали местных рабочих лошадок с голландскими лошадьми и орловскими рысаками. Битюги были невысокие (152–154 сантиметра в холке), с мощным длинным корпусом, густой гривой и хвостом, с сильно обросшими но-

гами. Однако поскольку они не были тяжеловозами в полном смысле слова и не могли удовлетворить спрос на лошадей более тяжелого типа, их стали скрещивать с завозимыми из Европы тяжеловозами. В начале XX века порода исчезла, однако в коллективной памяти ее образ оставался еще долго. Битюгами стали называть любых тяжеловозов, что, в общем, неправильно — как с точки зрения происхождения, так и с точки зрения типа.

Горных арденнов в России подвергли селекции, в результате чего они стали заметно отличаться от своих бельгийских собратьев. Так стала формироваться, говоря современным языком, отдельная породная группа, которую называли русскими арденнами. В 1900 году на выставке в Париже бурый арденнский Каравай русской селекции получил золотую медаль. К тому моменту в самой Бельгии арденнскую породу поглотили другие местные тяжеловозы — брабансоны. Позднее, уже при советской власти, в 30-е годы на основе русских арденнов была создана русская тяжелоупряжная порода — первая отечественная порода тяжеловозов.

Зачем в России потребовалось создавать своих тяжеловозов? Чем не устраивали русских бельгийские или шайрские кони? Одна из причин кроется в сырости конституции, плохой способности к акклиматизации в России и такой, казалось бы, мелочи, как мохнатые ноги: у всех европейских тяжеловозов нижняя часть ног в той или иной степени покрыта длинным волосом. На этот волос налипает грязь — климат у нас дождливый и почвы не такие, как в Европе, из-за чего грязи на дорогах больше. В грязи обитают микроорганизмы, вызывающие на постоянно влажной коже ног мокрецы — кровотокающие трещины. Лечить их сложно, а лошадь, у которой в этом месте постоянно болит кожа, не может работать. У першеронов щетки на ногах меньше, чем у тех же шайров, поэтому они и прижились в России. Еще меньше оброслость у русских потомков бельгийских арденнов. Правда, ростом эти лошади не вышли — в начале XX века он был в пределах 135–143 сантиметров.

В Российской империи проводились специализированные конные выставки. Первая Всероссийская конская выставка

прошла в 1899 году в Москве, последняя — в 1910 году, проведенная совместно со Съездом коннозаводчиков. Выставки были разделены на секции: чистокровная верховая, верховая, рысистая, рабочая и типичная (в ней демонстрировали лошадей аборигенных пород).

В 1867 году лошади отечественной селекции демонстрировались на Всемирной выставке в Париже. Орлово-ростопчинские жеребцы Франт, Факел и Фазан, стрелецкий Бивуак, карабахский Хан и другие получили самые высокие оценки комиссии и вызвали большой интерес зрителей. Вот что сообщает В. И. Коптев: «Типичные лошади, особенно донец и кабардинец, удивляют собою опытных охотников, и они признают их за полукровных английских по их сухости, дельности, хорошим спинам и подпругам... Битюгом очень занимается публика и предпочитает его першеронам; многие спрашивают, на что же вводят в Россию першеронов?... Карабах признают за кровного арабского, и Мерсье (французский полковник кавалерии. — *В. К.*) сказал мне, что в Алжире и даже в Аравии трудно найти лошадь с такою прелестною головою и правильными формами. Он очень красуется в выводке, и парижанки от него в восторге»*. Но пожалуй, самой эффектной и запоминающейся и одновременно самой показательной стала победа на Всемирной выставке в Париже в 1900 году: жеребец Ветер-Буйный (Ветерок — Ветреница) 1894 года рождения был признан лучшей упряжной лошадейю мира.

Езда в упряжке

Россию можно по праву назвать страной упряжной езды. В конце XIX — начале XX века даже сложилась поговорка: «В России верхом не ездят». Это, конечно, преувеличение, однако оно отражает огромную важность экипажной езды для страны по сравнению с ездой верховой.

*Цитируется по: Волкова Е. Всероссийские конские. Часть 2 // Конный мир, № 8, 2008. — С. 51.

Одна из отличительных особенностей русской упряжи — это дуга, скрепляющая хомут с концами оглобель. Ее назначение — амортизация толчков во время езды по неровной дороге. Время ее изобретения не известно, а упоминания о ней можно встретить в карело-финском эпосе «Калевала». Дуга использовалась и в сопредельных с Россией регионах — Финляндии, Польше и Прибалтике. Для ее изготовления использовались породы дерева, которые можно было гнуть, — ветла, вяз, дуб или черемуха. На изготовлении дуг специализировались мастера-дужники. Дуги украшались росписью. Извозопромышленники платили в казну за право заниматься извозом определенную сумму, которая называлась «с дуги». В качестве подтверждения оплаты извозчику выдавалась пластина, которая прикручивалась на дугу.

Оглобли в русских экипажах крепились на уровне оси передних колес, то есть ниже, чем в Европе (оглобли там были горизонтальные), а в санях — еще ниже, близко к земле. Так между оглоблями и поверхностью земли получался большой угол, и часть силы лошади была направлена вверх, чтобы легче было вытаскивать экипаж из рытвин. Тяговое усилие в русских экипажах было направлено через оглобли, в то время как в европейских движение вперед осуществлялось только за счет того, что лошадь тянула постромки.

Знаменитая на весь мир исконно русская запряжка — это, конечно, тройка. Первое ее изображение можно найти на рисунке в книге «Путешествие в Московию» Сигизмунда Герберштейна (1550), но массовое их появление относится к началу XVIII века, когда дороги стали шире. Расцвет троечной езды приходится на первую половину XIX века.

В тройке средняя лошадь называется коренником, а боковые — пристяжными. Коренник запряжен между оглобель, а пристяжные — только постромками. Уникальность русской тройки также и в том, что это единственная в мире разноаллюрная запряжка: на максимальной скорости коренник может идти размашистой рысью, а пристяжные — галопом. В первых тройках галопом двигались все лошади.

Основная тяговая нагрузка в тройке приходится не на коренника, как можно поначалу подумать, а на пристяжных.

Именно они тянут экипаж, а тормозит и разворачивает его коренник.

Тройку можно при необходимости, на узкой дороге, трансформировать: поставить пристяжных впереди коренника. Такая запряжка называется «бочкой».

Еще один специфически русский тип запряжки получил название «пара на отлете». В основе своей это одноконная запряжка, лошадь находится между оглоблями, а сбоку постромаками припрягается пристяжная, обычно слева. Эта запряжка стала популярной в России благодаря своей дешевизне и удобству: при необходимости она легко трансформировалась в обычную одноконную.

Тройки нашли себе применение в ямской гоньбе — почтовой службе, просуществовавшей в России с XIII по XIX век. Слова «ям», «ямской», «ямщик» происходят от тюркского «*jamṣu*» (почтовый гонец), поскольку ямская служба была создана на Руси во времена монголо-татарского ига по образцу китайской почтовой службы, модель которой, в свою очередь, скорее всего, была заимствована у персов. Ямская гоньба представляла собой не только совокупность экипажей, лошадей и кучеров-ямщиков, но и систему почтовых дворов, или станций, где можно было отдохнуть и поменять лошадей. Расстояние между станциями обычно составляло 30–40 верст — так, чтобы лошади не успели серьезно устать и существенно потерять скорость. На более коротких участках скорость почтовых троек зачастую была значительно выше, чем на длинных.

Впрочем, путешественникам вовсе не обязательно было пользоваться услугами казенных троек — иные отправлялись в путь на своих лошадях. Однако не случайно их называли «долгими» — эти лошади преодолевали большие расстояния медленнее, чем почтовые, и смены им не было. М. И. Пыляев в своей книге «Старый Петербург» (1889) рассказывает, как Екатерина II решила удивить императора Священной Римской империи Иосифа II скоростью почтовой езды; был найден ямщик, который взялся отвезти высокого гостя в Москву всего за 36 часов. Длина Московско-Петербургского тракта составляла 734 версты (783 километра). Нетрудно подсчитать, что средняя скорость передвижения тройки была около 22 ки-

лометров в час, а с учетом задержек на станциях, нужных для замены лошадей, разумеется, она была несколько выше.

У фельдъегерских экипажей был приоритет, они получали свежих лошадей вне очереди. Известно, что во время войны 1812 года ни один русский фельдъегерь не попал в плен к французам, так как, возможно, они использовали троечную езду. Этот сюжет использован польским художником Яном Хелминским, написавшим картину «Погоня за курьером (Русская кампания 1812 года)»: французы преследуют русского курьера на тройке и все лошади, включая коренника, идут галопом. Интересно, что при отступлении из России сам Наполеон, бросивший свою армию, пересел в Вильно на тройку и доехал до Варшавы, покрывая по 130 верст в день.

В 1820 году в Царскосельском дворце начался пожар, и верховой курьер был отправлен к генерал-губернатору Милорадовичу за пожарным расчетом. Расчет, выехавший на тройке от Московской заставы, преодолел 22 версты за 45 минут, и большую часть дворца смогли спасти. Таким образом, средняя скорость тройки в случае срочной необходимости может превысить 31 километр в час.

Перемещаясь на перекладных, курьеры могли преодолевать по 300–350 верст в сутки. Однажды Николай I, большой любитель быстрой езды, прокатился на курьерской тройке, быстро запрыгнув в нее в тот момент, когда курьер еще не вышел на крыльцо. Через некоторое время император приказал ямщику поворачивать назад и вернулся на станцию, где курьер не обнаружил у крыльца своей тройки. Ездой Николай I остался весьма доволен и в 1847 году учредил официальные соревнования русских троек — заезд проходил на 33 версты.

Страна, занимавшая огромную территорию, нуждалась в развитии транспорте. Закономерно встал вопрос: можно ли использовать в тройках резвейшую на тот момент породу в мире — чистокровную верховую? В 1850 году московский любитель конного дела С. С. Ланской проехал на тройке, запряженной чистокровными верховыми лошадьми, 30 верст за 56 минут 42 секунды, однако это не повлекло за собой изменений в конном составе, используемом почтовой службой. В тройках тогда использовались орловцы и лошади разных аборигенных пород — вятской, забайкальской, башкирской и других. До-

стоинством последних была не только неприхотливость и выносливость, но и дешевизна. Заменить этих лошадок чистокровными верховыми было бы слишком дорого.

Тройка имеет большую инерцию и на быстром аллюре не может быстро ни повернуть, ни остановиться, а правил дорожного движения и светофоров тогда еще не было. Но нужно было каким-то образом предупреждать прохожих и другие экипажи о приближении тройки. С этой целью Петр I попытался ввести в обиход почтовые рожки, на которых должны были играть ямщики. Однако рожки в России не прижились, а их функцию стали успешно выполнять поддужные колокольчики, появившиеся в конце XVIII века. Вешали их под дугу на кожаный ремешок, отсюда и происходит название. Звон их разносился на две и более версты. По поверью, он отгонял нечистую силу. Иногда на дугу вешали два-три колокольчика, а на севере России даже до пяти. Изготавливали колокольчики кустарным способом, причем спрос на них был очень велик — продавались сотни тысяч штук в год. Родиной колокольного промысла был город Валдай Новгородской губернии, отсюда и название «валдайский колокольчик». Самые звонкие отливались из бронзы, иногда — из более дешевого чугуна, хотя это и сказывалось на качестве звука. Временами на колокольчик наносили тонкий слой серебра — такие колокольчики назывались белыми. Снаружи их украшали узорами, подписями мастеров или надписями вроде «Дар Валдая», «Купи, денег не жалей, со мной ездить веселей», «Купи, не скупись, езд, веселись». Иногда под дугу одновременно вешали колокольчики, настроенные на разные тона, при этом басовый называли мужиком, а тонкий — бабой.

Колокольчики, однако, были разрешены к использованию только государственными почтовыми тройками. В каком-то смысле это напоминает ситуацию с мигалками на современных автомобилях. Всем остальным, кто хотел скрасить долгую дорогу веселым и мелодичным звоном, оставалось использовать бубенцы. Их делали из латуни и бронзы, крепились они на ремни сбруи, и лошади иногда были ими буквально усыпаны.

Еще одно сигнальное средство — так называемые седельные звонки, которые крепились на седелку (маленькая кожа-

ная подушка на спине у запряженной лошади). В России они, правда, не получили такого распространения, как на Западе, хотя и просуществовали у московских извозчиков до 1930-х годов. Седелочные звонки издавали звук во время движения лошади, причем у пристяжной, идущей галопом, звон был громче, чем у рысящего коренника.

С появлением в России железных дорог тройки оказались вытеснены в сельскую местность и использовались для перевозов на сравнительно небольшие расстояния. Во время Первой мировой войны троечная езда почти прекратилась, и лишь на период нэпа пришлось ее некоторое оживление.

В городах ездили в экипажах, а в начале 70-х годов XIX века в России появилась конка, прообраз трамвая, — вагон, который лошади катили по рельсам. Конка имелась в Петербурге, Москве, Киеве, Самаре. Лошади впрягались одними лишь построжками, ни оглобель, ни дышла не было. В распоряжении кучера, сидевшего спереди, помимо вожжей был еще и тормоз. Вагоны конки были открытые и закрытые, часто двухэтажные с открытым империалом (верхним ярусом), как одноконные, так и двуконные. Ширина вагона достигала 1,85–2,2 метра, длина 5–8 метров, расстояние между рельсами составляло 5 футов. Проезд на конке внутри вагона стоил пять копеек, на империале — три. Женщинам и детям до четырнадцати лет ездить на империале запрещалось.

Лошади, которые возили конку, как правило, содержались в хороших условиях, хотя в некоторых воспоминаниях очевидцы описывают их как кляч. Впрочем, если клячи и использовались в конке, это было скорее исключение, чем правило. Примечательно, что однажды великий князь Константин Константинович ехал мимо конки и так залюбовался запряженным в нее светло-серым жеребцом Султаном, что выкупил его для себя.

При всех достоинствах у конки имелся существенный недостаток. Она застревала в сильной грязи и в сугробах; кроме того, лошади требовали периодического отдыха и не всегда могли втащить вагон на крутой склон. Поэтому вблизи подъемов дежурили дополнительные лошади, которых припрягали к основной упряжке.

Просуществовала конка достаточно долго и исчезла лишь со старым режимом: в сентябре 1917 года городская дума Петербурга постановила ликвидировать конку «в виду полного истощения лошадей и неустрашимых затруднений в получении фуража»*.

Наверное, единственный способ использования упряжных лошадей, который не получил широкого распространения в нашей стране, — это суда на конной тяге, однако нельзя сказать, что их совсем не было. Такие суда назывались коноводными. Вперед уходила шлюпка, бросавшая якорь, затем лошади приводили в движение ворот, на который наматывалась якорная цепь, и таким образом подтягивалось судно. Обычно такие суда были двухпалубными, лошади в количестве 80–100 голов находились на нижней палубе. Больше всего коноводных судов было на Волге и Каме. В 1850-е годы им на смену пришли пароходы.

Коновалы

Под конец расскажем о своеобразном русском промысле — профессии коновала. Сложно сказать, когда появились первые коновалы, — во всяком случае, нет сомнений, что они существовали уже в XVII веке. Поначалу это были «специалисты» без образования. Но в XVIII–XIX веках уже появились коновалы, обученные в специальных школах и состоявшие на государственной службе. Промысел был отхожим, и большую часть времени коновалы бродили по деревням, предлагая свои услуги. В некоторых местах, где коновалов было много, им приходилось уходить далеко от дома, чтобы найти себе работу.

Изначально основной функцией коновалов была кастрация животных (не только жеребцов, но и быков и даже котов); отсюда и происходит название профессии: для кастрации жи-

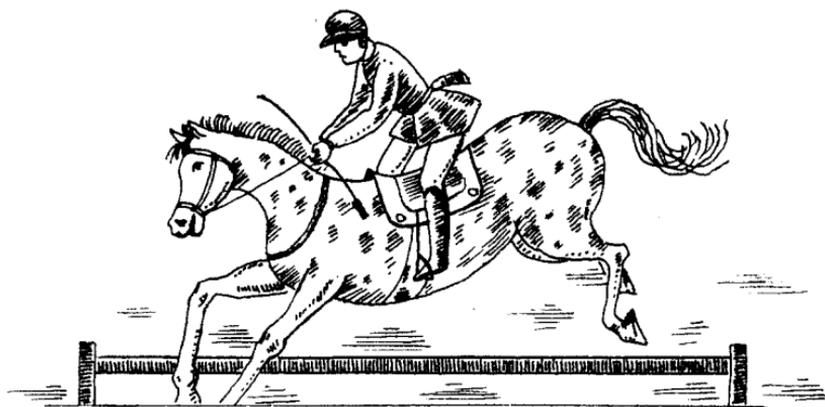
*Цитируется по: Верин В. Вечность одной лошадиной силы // Конный мир, № 5, 2002. — С. 58.

вотное нужно было сперва положить или повалить. Помимо кастрации коновалы пускали кровь, а также лечили многие болезни без хирургии, применяя растительные или минеральные лекарства. Иногда прибегали к колдовству. В глухих местах, где не было никакой врачебной помощи, коновалы порой лечили людей. Как правило, работали они не в одиночку, а с одним-двумя помощниками.

Отличительным знаком коновала служила специальная бляха на сумке, в которой хранились лекарства и инструменты. На бляхе имелся рисунок — обычно изображение всадника на коне и двух человеческих фигур по обеим сторонам от него.

В 1869 году коновалов, состоявших на государственной службе, переименовали в ветеринарных фельдшеров.

Глава 11 Вызовы новейшего времени



Последние «конные войны»

Одна из последних крупных кавалерийских атак британских вооруженных сил произошла 2 сентября 1898 года во время битвы за суданский город Омдурман. В этом сражении Второй англо-суданской войны принял участие Уинстон Черчилль, будущий премьер-министр Великобритании, а тогда лейтенант, командовавший одним из эскадронов 21-го уланского полка. Битва за Омдурман примечательна тем, что впервые в истории в ней были в массовом порядке применены пулеметы, к Первой мировой войне уже окончательно прописавшиеся на поле боя и изменившие принципы ведения боевых действий. Кавалерия, разумеется, еще применялась, и порой достаточно широко, но наиболее дальновидные уже мысленно рисовали ее закат.

В сущности, он начался еще раньше, примерно с 50-х годов XIX века, когда появилось нарезное оружие и кавалерия постепенно стала превращаться в пехоту, посаженную на лошадей. Следующим важным моментом стала англо-бурская

война 1899–1902 годов, которая ознаменовалась применением пулеметов Максима. Вообще первые пулеметы были изобретены еще в середине XIX века и использовались, к примеру, в ходе Гражданской войны в США, однако распространения не получили, поскольку, с одной стороны, стоили недешево, а с другой, не демонстрировали еще большой скорости и кучности стрельбы — основных преимуществ перед прежними видами стрелкового оружия.

Но пулеметы, появившиеся в Первую мировую войну, уже были очень эффективным оружием — и прежде всего против конницы: высокая скорострельность, плотность огня, мощность и калибр патронов позволяли без труда поражать лошадей, тем более что попасть во всадника или его лошадь из-за их размеров проще, чем в пехотинца. Теперь отправлять конницу в прямую атаку на вражеские позиции значило послать ее на верную смерть. Эффективность она сохраняла, только если действовала против пехоты. Таким образом, кавалерия, на которой в значительной степени зиждилась мощь армий прошлых эпох, была «понижена в ранге» — до роли вспомогательного рода войск.

Вопрос состоял в поиске новой тактики ее использования. Тот факт, что в современных условиях основной задачей конницы становятся удары по флангам противника и с тыла, быстрее всего осознали немцы. В то время как русская кавалерия искала сабельного боя с конниками врага, немецкая по возможности уклонялась от прямых столкновений и плотно взаимодействовала с пехотой и артиллерией. Впрочем, там, где было относительно мало огневых средств на единицу площади, русским конникам сопутствовал успех. Кавалерия сыграла важную роль в наступлении русских войск в Галиции, Польше, Восточной Пруссии, включая Брусиловский прорыв в Галиции в 1916 году.

По самым осторожным оценкам современных историков, всего в Первой мировой войне было задействовано не менее 3 миллионов лошадей — а скорее всего, их было около 4 миллионов. В России к 1914 году поголовье лошадей было самым большим в мире и составляло почти 35 миллионов, в США — 25 миллионов, в Германии — 6,5 миллиона, в Австро-Венгрии — 4 миллиона (причем ежегодно экспортирова-

лось 70 000 лошадей, особенно из Венгрии, где были благоприятные условия для коневодства), в Англии — 2 миллиона. По логике вещей русская армия не должна была испытывать недостатка в конском составе. Однако дело не только в общем поголовье, но и в его распределении: как еще в 1913 году отмечал князь Урусов в «Книге о лошади», большую часть конского поголовья России составляли крестьянские лошади. В 1914 году 43,7 процента владельцев лошадей в стране были так называемыми однолошадными, то есть имели только одну лошадь в хозяйстве, и достаточно большой процент владельцев (29,5 процента) были двухлошадными. Единственная лошадь в хозяйстве не подлежала мобилизации, иначе крестьянин не мог возделывать землю и выращивать хлеб. После мобилизации крестьянские лошади шли в обозы, в то время как для кавалерии и артиллерии нужны были лошади заводских пород. Особенно ощущалась нехватка качественных строевых лошадей, число которых в относительно скором времени после начала Первой мировой войны в результате боевых действий резко уменьшилось, а восполнить убыль было нечем. Таким образом, русская кавалерия, слышшая перед войной самой сильной и подготовленной в мире, начала терять свою мощь.

Усугубляла ситуацию и система подготовки кавалерийских офицеров, которых учили прежде всего быть конниками, а уже потом командовать личным составом. Это не могло не сказаться на функционировании конных частей в ходе войны, особенно на их взаимодействии с другими родами войск.

Последний раз серьезную роль кавалерия сыграла во время Гражданской войны. Особенно следует сказать о тачанках — конных экипажах с установленными на них пулеметами. По сути, тачанку можно назвать апофеозом развития боевой колесницы — того грозного средства, которое с глубокой древности наводило страх на пешего воина. Народная молва приписывает ее изобретение Нестору Махно, предводителю анархистов, хозяйничавших на Украине в годы Гражданской войны. В пользу этой версии говорит тот факт, что на Украине в те годы тачанкой называли легкий рессорный экипаж. Однако есть сведения, что тачанка в форме саней с установленным

на них пулеметом появилась в конных частях Красной армии уже к началу зимы 1918 года.

Запрягались тачанки четверкой лошадей в ряд. Может возникнуть вопрос: почему не тройкой? Здесь надо вспомнить, что тройка — это разноаллюрная запряжка, которая эффективнее всего используется, когда коренник идет размашистой рысью, а пристяжные галопом. Для кучера это непростая задача и требует специального навыка и опыта по управлению именно тройкой. Иными словами, править четверкой лошадей в ряд проще, чем тройкой, несмотря на то что лошадей больше. Боевой тактикой тачанки был молниеносный налет и затем быстрое отступление. Редкий фильм о Гражданской войне обходится без эффектной сцены боя с участием тачанки, огонь из пулемета которой косит врагов... Однако, по мнению историков, в реальности боевая эффективность этого боевого средства сомнительна — или, по крайней мере, слегка преувеличена. Тачанка удобна тем, что с ее помощью пулемет может очень быстро перемещаться с одной позиции на другую. В то же время стрелять на ходу, особенно во время езды по степным просторам (отнюдь не ровным), и тем более попасть в противника — практически невозможно. С другой стороны, попасть в тачанку из пулемета или пушки очень легко из-за ее размеров.

Коннозаводство в начале XX века

Тяжелые потрясения, которые выпали на долю России в начале XX века, не прошли даром для нашего коннозаводства. Много лошадей погибло в Первой мировой, Гражданской и советско-польской войнах — особенно это касается лошадей строевых, которые участвовали в боевых действиях. Практически уничтоженным оказалось поголовье русской верховой и стрелецкой пород. Существенные потери понесло поголовье дончаков, в том числе и маточные табуны: активные боевые действия шли в зоне донского табунного коневодства.

Яркое свидетельство о том, что творилось тогда в коннозаводческом секторе России, оставил известный заводчик Яков

Иванович Бутович (1881—1937). Три тома его мемуаров были изданы только в начале XXI века.

Бутович был сыном дворянина из Херсонской губернии, окончил Николаевское кавалерийское училище. Служил в 17-м Волынском драгунском полку, участвовал в русско-японской войне (1904—1905). У этого человека были две страсти — лошади и изобразительное искусство. После выхода в отставку в 1905 году прошел обучение животноводству за границей и в 1909 году приобрел имение Прилепы в Тульской губернии, где занялся разведением орловских рысаков на базе старого завода, существовавшего еще в середине XIX века, но затем пришедшего в упадок. Бутович был сторонником чистопородного разведения орловского рысака. В 1910 году его группа из одиннадцати светло-серых заводских маток получила золотую медаль на Всероссийской конной выставке в Москве, а три жеребца — большую золотую медаль на выставке в Одессе.

В то же время Яков Иванович собирал произведения искусства, связанные с лошадьми. Его коллекция отображает развитие отечественных пород лошадей, так как на картинах, рисунках и статуэтках изображены лошади разных пород, типов и разных эпох.

В 1918 году был принят декрет «О племенном животноводстве», объявивший о национализации частных конных заводов. Был национализирован и Прилепский конный завод и вместе с коллекцией произведений искусства передан в управление Народного комиссариата земледелия. Бутович был назначен членом Чрезвычайной комиссии по спасению племенного животноводства при Наркомземе РСФСР, а позднее директором Прилепского конного завода. В это непростое время он делал все возможное для спасения ценного поголовья орловских рысаков. По его воспоминаниям, самой тяжелой выдалась зима 1917—1918 годов: местные крестьяне приходили в усадьбу и просто уносили с собой все, что могли унести, в том числе и сено, предназначенное для племенных кобыл, многие из которых были на больших сроках жеребости. Только бы продержаться, дотянуть до весенней травы — постоянно повторяется в воспоминаниях Бутовича.

Маточное ядро Прилепского завода выдержало нелегкое испытание. Потери других хозяйств, где разводились чисто-

породные орловцы, тоже были минимальными. Граф Орлов, серьезно подошедший к системе испытаний молодняка и державший своих маток зимой в неотапливаемых сараях, заложил в породу огромный «запас прочности». В то же время в голодные послереволюционные зимы серьезно пострадали хозяйства, занимавшиеся разведением американо-орловских метисов, а также чистопородных американцев. Нужно признать, что именно революция и последовавшая за ней Гражданская война остановили метизацию орловского рысака.

Увы, в скором времени у Прилепского завода были отобраны и переданы в другие хозяйства пастбища и покосы, что привело к постоянному дефициту кормов. Пытаясь справиться с ситуацией, директор выбраковывал существенную часть поголовья жеребят, чтобы их можно было передавать в пользование крестьянам, а не оставлять в племенном составе. Это, в свою очередь, привело к увольнению Бутовича и к ликвидации Прилепского завода как убыточного предприятия, не имеющего кормовой базы и к тому же производящего много племенного брака. Бутович был вынужден покинуть Прилепы навсегда. В 1937 году его расстреляли как «врага народа».

Год спустя в Прилепах, где была размещена Тульская государственная конюшня, родился жеребенок Улов, которому суждено было стать всесоюзным рекордсменом — он побил достижение легендарного Крепыша, пройдя в трехлетнем возрасте 1600 метров за 2 минуты 7,5 секунды, а в пятилетнем возрасте улучшив его до 2 минут 2,2 секунды. Его рекорд 4 минуты 20,6 секунды на 3200 метров на тот момент являлся и европейским. Улов стал основателем линии, в числе его потомков жеребец Бравурный, показавший резвость 9 минут 17 секунд на 6400 метрах и 2 минуты 6,3 секунды на 1600 метрах. Улов был результатом работы Бутовича — человека, уволенного за то, что не умеет отводить хороших лошадей... А коллекция конного искусства, также национализированная, в 1940 году попала в Тимирязевскую сельскохозяйственную академию, где ее преобразовали в Музей коневодства, который существует и в наши дни.

Восстановление орловской рысистой породы связано также с именем Владимира Оскаровича Витта (1889—1964), выдающегося ученого-ипполога, младшего современника Бутовича.

Витт, внук голландского эмигранта и сын врача, родился в Жаворонках Звенигородского уезда Московской губернии (ныне Одинцовский район), закончил юридический факультет Московского университета и занялся адвокатской деятельностью. Параллельно с юридической работой он посещал конные заводы и в 1907 году выпустил свою первую статью по конной тематике. В 1909 году отец Витта основал небольшой завод орловских рысаков, поголовье которого после революции стало одной из составляющих основы восстановления породы. В 1913 году Владимир Витт уехал в Англию изучать конное дело. С 1916 по 1918 год он работал в Главном управлении государственного коннозаводства, затем перешел в образовавшийся тогда же Московский земельный отдел (МОЗО) на должность губернского представителя по коневодству и коннозаводству.

В 1920 году было начато систематическое восстановление орловской рысистой породы. Большинство орловцев, уцелевших в частных хозяйствах, были собраны в Хреновском и Ново-Томниковском заводах. Несколько хозяйств, находившихся в Москворечье, были объединены сначала под названием «Красный луг», затем в 1924 году на их базе образовался Московский конный завод № 1. В организации нового завода активное участие принимал и Владимир Витт. Именно его работа, как организационная, так и научно-зоотехническая, в 20-е годы заложила восстановление орловского рысака. Акцент был сделан на крупные промеры и выраженность упряжного типа — в 30-е годы, когда страна готовилась к войне, это было актуально. Ведь лошади еще требовались для армейских обозов. Продолжалось использование лошадей и в народном хозяйстве. В 1929 году недалеко от Московского конного завода был открыт Конный институт, занимавшийся подготовкой отечественных зооинженеров.

Витт занимался также фундаментальной наукой, изучая историю коннозаводства и механизмы наследования различных биологических признаков лошадей, и оставил после себя немало научных трудов, среди которых — «Орловская рысистая порода в историческом развитии линий» и написанная в соавторстве книга «Конские породы Средней Азии». Последняя примечательна тем, что в ней, вопреки традиции считать самой древней и «чистой» породой мира арабскую, Витт отда-

ет пальму первенства ахалтекинской лошади. Систематизация Виттом данных по ахалтекинским лошадям позволила по-новому взглянуть на историю коневодства всего мира.

После Гражданской войны в стране еще оставалось небольшое количество уцелевших американских рысистых жеребцов. Для разведения в чистоте их было слишком мало, и требовалось прилитие свежей крови, но это было затруднено из-за закрытости СССР. Поэтому специалистами было принято решение продолжить путь дореволюционных метизаторов, разводя помесей орловских рысак с американскими «в себе». Так был создан русский рысак — одна из самых многочисленных заводских пород нашей страны, рысистая лошадь призового направления, по типу более близкая к американскому рысаку, чем к орловскому, но превосходящая орловского по резвости. Впрочем, достоинства новой породы не ограничивались успехами на ипподроме: русский рысак стал также и массовым улучшателем в коневодстве.

Орлово-ростопчинская порода не пережила Гражданскую войну, в том числе по причине своей изначальной немногочисленности. Но сразу после войны по инициативе маршала СССР, командующего Первой конной армией С. М. Буденного началось ее восстановление на основе оставшихся в живых всего лишь десяти чистопородных лошадей и с прилитием крови других пород, близких по типу. Новая порода получила название «русская верховая». Восстановление шло очень долго, и лишь в 1998 году порода была официально признана.

Порода с аналогичной судьбой — стрелецкая. Ее остатки, собранные после Гражданской войны в Терском конном заводе, были использованы для племенной работы вместе с арабскими, липицианскими, донскими и кабардинскими лошадьми. Так была создана терская порода верховых лошадей, по типу близких к арабам, но более крупных, похожих на своих стрелецких предков, официально утвержденная в 1948 году. Основателями породы считаются два полубрата жеребцы Цилиндр и Ценитель. У них обоих непростая судьба. Цилиндр был отбит у белогвардейцев в Крыму (на основе этих событий Ф. Ф. Кудрявцев написал рассказ «Как нашли Цезаря»);

по слухам, Врангель собирался въехать в Москву верхом на нем. Нетрудно представить, сколь он был красив. Терских лошадей до 80-х годов испытывали на ипподроме.

По окончании Гражданской войны положение дончаков было, к счастью, не столь критическое, как у стрелецкой и орловоростопчинской пород. Восстанавливать донское коневодство начали в 1920 году, и через четыре года удалось собрать маточный состав для военных заводов. Дореволюционные племенные записи не сохранились, и происхождение лошадей устанавливали путем опроса очевидцев, по таврам и ориентируясь на выраженность породного типа. Жеребцов было очень мало, но зоотехникам удалось проложить линии, существующие и теперь. К 1926 году было уже шесть крупных заводов, где разводили донских лошадей. С 20-х годов дончаков начали испытывать на ипподромах. Впрочем, в племенной работе были и ошибки: лучших донских кобыл нередко крыли чистокровными верховыми жеребцами, а лучших жеребцов использовали на беспородных кобылах для улучшения пользовательских лошадей. Но с 1930 года в приоритете оказалось чистопородное разведение. Донскую породу в СССР разводили на юге России, в Казахстане и в Киргизии.

Впрочем, специалисты отметили, что от скрещиваний дончаков с чистокровными верховыми часто получаются хорошие верховые лошади — сильные, выносливые и резвые. Так сформировалась еще одна верховая порода — буденновская, названная в честь С. М. Буденного и завода его имени, где велась основная работа. Утверждена порода была в 1948 году. Как и донская, буденновская порода разводилась в степях на юге России, лошади содержались табунным способом. Обе эти породы очень похожи между собой, но буденновская хуже приспособляется к сложным условиям содержания и при этом обладает лучшими движениями и спортивной работоспособностью. И донская, и буденновская породы использовались для улучшения аборигенных лошадей в разных регионах страны, например на Алтае и в Забайкалье.

После Первой мировой войны конное дело пришло в упадок не только в России. По условиям Версальского договора

свою кавалерию было запрещено иметь Германии. Из 110 кавалерийских полков, существовавших до войны и укомплектованных лошадьми из Восточной Пруссии, осталось лишь 18. Перестала быть востребована в прежних масштабах тракенинская порода. Поэтому завод Тракенен был переориентирован на разведение лошадей для сельскохозяйственных работ. Все это, однако, не помешало немецким всадникам на тракенинских верховых Кроносе и Абзинтхе занять первое и второе места в соревнованиях по выездке на Олимпиаде 1936 года в Берлине; там же немцы выиграли командное «золото» в соревнованиях по конному троеборью.

С падением Австро-Венгерской империи в октябре 1918 года под угрозой оказалось существование пород, ранее обслуживавших нужды монархии, — липицианов и кладрубов. Заводы в Кладрубах-над-Лабой и Слатинянах, где разводили каретных лошадей, после 1918 года оказались на территории Чехии, и лошади попали в ведение малокомпетентных чиновников. Ситуацию усугубил и тот факт, что перед революцией несколько лучших кладрубских жеребцов были отправлены в Вену. После распада империи они оказались на территории Австрии и в свои заводы не вернулись, то есть оказались навсегда потеряны для породы, которая и так была малочисленной. Сохранить породу специалистам удалось благодаря ее четкой линейной структуре и прилитию фризской крови — из всех существовавших на то время пород барокко фризы были больше всего близки по типу к кладрубам.

Липица, где разводили верховых лошадей Габсбургов — липицианов, после 1918 года отошла к Италии, а заводское поголовье еще в 1915 году было эвакуировано в Австрию и Чехию. Итальянцы стали требовать возвращения в Липицу всех лошадей и в итоге получили 107 из вывезенных 179. Чехи доставшихся им лошадей не вернули.

В 1915 году поголовье крупного Янов-Подляского завода в Польше, где разводили арабов, было эвакуировано в Россию. Завод восстановили в 1919 году после обретения Польшей независимости. Расцвет польского арабского коннозаводства, который приходится на межвоенные годы, — в значительной степени его заслуга.

Мы уже рассказывали о выведении русского тяжеловоза. Эта порода обладала многими достоинствами, но ее недостатком был маленький рост, в среднем 150 сантиметров в холке. А сельскому хозяйству, ввиду отсутствия должной механизации, нужна была крупная тяжелоупряжная лошадь с максимально возможной грузоподъемностью.

Селекционеры решили эту задачу. В результате скрещивания импортированных в начале XX века бельгийских брабансонов с местными упряжными лошадьми, битюгами, а также завозными арденнами, першеронами и суффольками (Англия) была выведена порода советский тяжеловоз, официально признанная в 1952 году. Внешне эти лошади очень похожи на русских тяжеловозов, но значительно выше их ростом, достигая 160 сантиметров в холке и больше. В 1957 году был установлен мировой рекорд грузоподъемности: гнедо-чалый жеребец Форс провез груз массой 22 991 килограмм на расстояние 35 метров.

Советские тяжеловозы использовались также и для улучшения местных лошадей, в результате чего получались хорошие рабочие и мясные лошади.

Первая послереволюционная конная выставка в нашей стране состоялась в 1923 году как часть первой Всесоюзной сельскохозяйственной выставки на территории нынешнего ЦПКО им. Горького в Москве. На ней демонстрировалось небывалое количество лошадей — 427. На последующих выставках их было меньше. Вторая конная выставка состоялась только в 1939 году, когда в Москве был построен выставочный комплекс Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (с 1959 года ВДНХ). На этот раз демонстрировалось 115 лошадей, причем некоторые из отечественных пород не были представлены.

Вторая мировая война

Незадолго до начала Великой Отечественной войны советская кавалерия пережила масштабное сокращение: из 32 дивизий осталось 13. В июне 1941 года численность лошадей в армии

составляла 526 000 голов. Однако уже летом 1941 года началось формирование новых кавалерийских дивизий. В сентябре 1941 года конский состав Красной армии уже насчитывал 1 324 676 голов, и к концу года существовало уже 82 новые кавдивизии легкого типа. До войны и первые годы после нее в совхозах и колхозах существовал фонд лошадей для армейских нужд. Эти лошади были в хозяйствах на особом положении, за ними лучше ухаживали. В дальнейшем в отдельные периоды войны численность мобилизованных лошадей доходила до 2 миллионов голов. А всего со стороны СССР в войне было задействовано около 3 миллионов лошадей (причем более 300 000 голов передала Монголия); из них 1,9 миллиона служило в кавалерии.

В вооруженных силах антигитлеровской коалиции наблюдалась иная картина. Британская кавалерия к началу войны была расформирована, а у США оставался один конный полк, расквартированный на Филиппинах, французы влили кавалерийские подразделения в мобильные дивизии.

Как самостоятельный род войск кавалерия продолжала оставаться в вооруженных силах Италии, Польши, Румынии и Японии.

Воюющие стороны, как правило, уводили племенных лошадей с занятых ими территорий. После того как в 1939 году советские войска вступили на территорию Восточной Польши, часть арабского поголовья Янов-Подляского завода отправили в Терский конный завод. Немцы, оккупировав Польшу, сделали попытку восстановить племенной состав Янов-Подляского завода, собирая лошадей в ближайших к заводу крестьянских хозяйствах, но, как только началось советское наступление, угнали этих лошадей в Германию. Точно так же они поступили в 1943 году с лошадьми липицианской породы из Италии. Знаменитые жеребцы из Венской школы были вывезены в Германию уже в 1945 году, перед самым окончанием войны.

Война решительным образом сказалась на судьбе тракененской породы. Когда советские войска вошли в Восточную Пруссию, немецкое командование распорядилось вывезти с Тракененского завода несколько самых ценных жеребцов-производителей, а прочих племенных лошадей погнали сво-

им ходом в потоке беженцев. В результате часть их оказалась на территории, оккупированной англичанами и американцами, а часть, в том числе тракененское маточное поголовье, досталась советским солдатам.

Этих лошадей отправили в конный завод имени Кирова, расположенный в Ростовской области. Существует версия, что сначала отечественные специалисты намеревались смешать тракенов с другими трофейными лошадьми и создать таким образом новую породу; для нее даже придумали название — кировская. Однако от этой идеи вскоре отказались и перешли на чистопородное разведение, причем курировали этот процесс профессор Витт и лично маршал Буденный. В СССР тракенов использовали в пограничных войсках, в кавалерии, в спорте. Именно тракены русского разведения достигли серьезных успехов на спортивной арене, превзойдя своих собратьев из ФРГ, где после войны тракененскими стали считаться все лошади, чьи родители происходили из Восточной Пруссии. Тракененских жеребцов не хватало, и в племенной работе их заменяли чистокровными верховыми. Прилитие крови другой породы в таких масштабах привело к потере изначального типа.

Часть тракенов после войны попала в Польшу: например, четырнадцать лучших племенных кобыл советские власти передали полякам в качестве возмещения ущерба за вывезенных в 1939 году арабских лошадей польского разведения. Однако поляки никогда не ставили перед собой задачу чистопородного разведения тракенов. На основе двух ныне исчезнувших пород, познанской и мазурской, с добавлением крови тракенов, арабов, чистокровных верховых и ганноверанов они вывели великопольскую породу. В научной литературе ее относят к верхово-упряжным, то есть ее представители пригодны как для верховой езды, так и для работы в упряжи, в том числе для легких сельскохозяйственных работ.

Конь Победы

В честь победы СССР в Великой Отечественной войне 24 июня 1945 года на Красной площади в Москве прошел па-

рад. Все мы много раз видели эти кадры: как проходят войска народа-победителя, как на брусчатку падают поверженные немецкие знамена — и как принимающий парад маршал Г. К. Жуков вместе с генерал-майором П. П. Зеленским скачут легким галопом из Спасских ворот по красной дорожке и на встречу им на вороном коне выезжает командующий парадом маршал К. К. Рокоссовский.

Однако до сих пор нет точных сведений, кем был «конь Победы» — тот, верхом на котором Жуков принимал парад. Известно, что лошадей для парада подбирали в конюшне манежа Минобороны и Высшей офицерской кавалерийской школы. Для Зеленского выбрали терского Целебеса, а вот по поводу коня Жукова существует несколько разных версий. Ясно одно: он, как и конь Зеленского, серой масти.

Первая версия гласит, что это был ахалтекинец по кличке Араб (из-за чего некоторые, получая информацию на слух, интерпретировали ее как «жеребец арабской породы»), участник пробега Ашхабад — Москва, выступавший также в троеборье и впоследствии подаренный маршалу К. Е. Ворошилову. Эту версию транслирует Е. М. Левин, выступавший на Арабе, а также другие известные конники тех лет. Араб действительно стоял в 1945 году на конюшне Минобороны. Но на кинозаписи парада видно, что конь Жукова очень массивный, округлых линий, что совершенно не характерно для тонких и изящных текинцев. С другой стороны, есть сведения, что Араб был конем нечасто встречающегося в своей породе типа. В 1947 году его направили производителем в Луговской конный завод (Казахстан).

Вторая версия, которую в качестве маловероятной приводит Д. М. Урнов в очерке «Последний парад, или Паспорт кобылы», такова: коня Победы звали Казбек (ранее Араб), он был ахалтекинец, отец будущего олимпийского чемпиона Абсента.

В 80-е годы вдруг появилась и третья версия: конем Победы был терский Кумир, спешно найденный для парада в Кавалерийском полку КГБ. Об этом рассказал И. Ф. Бобылев, служивший в свое время в манеже Минобороны. Однако потом следы Кумира теряются, и что с ним стало после парада, не известно. Это вызывает сомнения в правдивости рассказа:

лошадь, участвовавшая в параде Победы, вряд ли могла исчезнуть бесследно. К тому же лошадь терской породы должна иметь специальное заводское тавро на бедре, которого у коня Жукова на записи парада, однако, не видно.

В марте 2005 года ростовское телевидение показало сюжет о берейторе Николае Овчинникове из Новочеркасска, который, как утверждалось, готовил лошадей для Жукова и Рокоссовского, и лошадей этих звали Кумир и Полюс. Таким образом, появилось еще одно сообщение. Вообще-то можно предположить, что для парада готовили не двух лошадей, а больше, и таким образом, хотя бы часть правды есть во всех версиях.

В связи с парадом Победы хочется остановиться еще на одном моменте. Рассказывая об участии лошадей в параде, часто цитируют отрывок из мемуаров Жукова, где рассказывается, что изначально Сталин сам хотел принимать парад верхом на коне и для этого даже ходил в манеж на тренировки. Но однажды конь понес его по манежу и уронил, после чего Верховный главнокомандующий, повредивший себе плечо и голову, сказал: нет, пусть парад принимает Жуков, он старый кавалерист. Жуков якобы узнал об этом от Василия Сталина, рассказавшего ему эту историю «под большим секретом». Урнов, однако, отмечает, что настоящему коннику не может не броситься в глаза нелепость всей ситуации: в 1945 году Сталину было уже 67 лет, у него была сухая рука, в любви к лошадям генералиссимус никогда не был замечен, а уж в тяге к экстремальному спорту — тем более... Да и тренерам, допустившим разнос лошади под таким всадником и тем более травмы, явно не поздоровилось бы. К тому же отношения между Василием Сталиным и Жуковым были не столь близкими, чтобы сын вождя делился с маршалом подобной информацией, тем более по секрету. В общем, ситуация выглядит надуманной. Впрочем, указанный отрывок появился только в тех изданиях мемуаров, которые вышли в свет уже после смерти Жукова, и, как удалось выяснить Урнову, был вставлен издателем со слов Василия Сталина. Свидетельства такого рода нуждаются в проверке или как минимум сноске с оговорками, но в посмертном издании мемуаров маршала такой сноски нет.

Послевоенный период

После Второй мировой войны СССР и страны Европы снова оказались перед необходимостью восстанавливать народное хозяйство, в том числе и коневодческую отрасль. Советский Союз за годы войны потерял около 8 миллионов лошадей, и речь идет не только о фронтовых потерях. В хозяйствах на Украине, например, осталось менее 10 процентов от довоенной численности лошадей. Немцы вывезли в Германию чистокровного верхового жеребца Гранита II и его потомство с матками из завода «Восход» (Кубань). После войны часть жеребят и маток удалось вернуть, однако сам производитель, давший, кстати, знаменитого жеребца Грога II, бесследно исчез.

Многие заводы были эвакуированы (прежде всего в казахстанские степи), их племсоставы пострадали — они были частично уничтожены либо рассеяны и даже потеряны. Война затормозила племенную работу со многими породами. Племенные ядра разных пород перенесли эвакуацию неодинаково: так, русскому рысаку пришлось в этом смысле тяжелее, чем орловскому.

Очередная перекройка карты Европы по-новому распределила породы и, соответственно, последующую работу с ними. Например, сильно пострадавшую в результате эвакуаций липицианскую породу восстанавливали уже не австрийские или итальянские, а югославские специалисты, ведь Словения, где находится Липица, вошла в состав Югославии.

Первые послевоенные годы в СССР были отмечены определенными селекционными успехами. Во-первых, в 1946 году была утверждена владимирская порода, которую иногда также называют «владимирский тяжеловоз». Селекционная работа по ней началась еще до войны в колхозах и совхозах Владимирской области и Гаврилово-Посадского района Ивановской области. Это лошади темных мастей, с большими белыми отметинами на длинных мохнатых ногах. Они более универсальны, нежели русский и советский тяжеловозы. За основу были взяты местные лошади, к которым прили-

ли кровь заводных клейдесдалей (Шотландия), шайров, суффольков (Англия), а также рысаков. Все эти лошади легче и не столь широкотелы, как тяжеловозы бельгийского корня (русские и советские). Поэтому владимирцы больше подходят для верховой езды и к тому же хорошо, в отличие от своих предков, акклиматизируются в разных регионах России.

В 1946 году родился гнедой орловский жеребец Квадрат (Пролив — Керамика), впоследствии дважды выигравший рысистое Дерби, рекордист среди орловцев, отец более чем 600 жеребят и создатель племенного ядра Московского конного завода № 1. Жеребец этот прожил почти 30 лет и стал единственной лошастью в нашей стране, удостоившейся двух памятников. Один из них установлен на ВДНХ между площадками павильонов «Животноводство» и «Коневодство», второй стоит на Московском конном заводе.

После войны в СССР снова появились американские рысаки как военные трофеи, взятые в Австрии и Венгрии. Позже, 60-е годы, началось их чистопородное разведение, тогда же было сделано повторное прилитие американской крови к русским рысакам. Но поскольку в нашу страну часто завозили порочные экземпляры, такое прилитие не дало ожидаемого результата.

К началу 50-х годов одним из улучшателей аборигенных пород стали дончаки. Их использовали также при выведении кустанайской, кушумской (Казахстан) и новокиргизской (Киргизия) пород. В 60-е годы донская порода заняла третье место в СССР по численности после орловского и русского рысаков, ее поголовье исчислялось сотнями тысяч.

Впрочем, не все было в отечественном коневодческом секторе гладко. На 50-е годы пришлось расформирование кавалерии, и многие заводы, особенно разводявшие верховых лошадей, ликвидировали, а лошади пошли под нож. Делалось все это в спешке, поскольку возник проект засева полей кукурузой и срочно освобождали земли под новый знак.

Последняя порода, без которой наш рассказ об отечественном коневодстве был бы неполон, — это белорусская упряжная. Официальное признание она получила достаточно поздно, в 2000 году, но заводская работа по ее выведению началась

еще в XIX веке на западе современной Белоруссии. Изначально в этом регионе были местные полесские лошади, похожие на русских вятков и мезенок. Государственные заводские конюшни в Вильне, Лиде и Ошмянах были укомплектованы брабансонами, арденнами, ганноверанами и гудбрансдалями (Норвегия), которыми улучшали местных лошадей, а помесей затем разводили «в себе». К 40-м годам XIX века эти лошади уже имели отдельное название — ошмянские, и их даже вывозили в Европу.

После Первой мировой войны Ошмянский район отошел к Польше, где ошмянские лошади оказали влияние на лидзбарскую породу. Плановая работа с ошмянками в СССР началась уже после Великой Отечественной войны, когда Ошмянский район вошел в состав Белоруссии. На основе ошмянок и вывели белорусскую упряжную породу. Эти лошади были предназначены для перевозки грузов и пахоты; они похожи на тяжеловозов, но, разумеется, не столь массивные. В пересчете на живую массу белорусская упряжная развивает силу тяги на 2,3—7 процентов больше, чем тяжеловозы разных пород, и требует меньше корма.

После Второй мировой войны началась интенсивная механизация сельского хозяйства. И постепенно техника вытеснила лошадей. Многочисленным породам — верховым, упряжным и тяжеловозным — предстояло либо исчезнуть, либо найти новые сферы применения.

С 60-х годов конные заводы и конюшни в Европе начали превращать в туристические центры. Такая судьба, например, постигла знаменитую Липицу и Венскую школу верховой езды. Лошади стали работать на туристических маршрутах и превратились в экспонаты в культурных центрах. Примерно та же картина в США и странах Латинской Америки, где энтузиасты, борющиеся за сохранение аллюрных пород, создали целую индустрию шоу.

Развитие конного спорта

На звание основной сферы применения лошади со второй половины XX века может по праву претендовать конный спорт.

Классические виды здесь — выездка, конкур и троеборье. В отличие от скачек и рысистых бегов здесь считается, что побеждает прежде всего спортсмен, а не лошадь.

На соревнованиях по спортивной выездке всадник демонстрирует выполнение лошадей разных аллюров и элементов на площадке 20 на 60 метров. Оцениваются сам факт выполнения элементов, их качество и переходы между ними. Существуют разные уровни как подготовки всадника или лошади, так и соревнований. В целом выездковые элементы являются производными от естественных аллюров лошади. В спортивной выездке ныне нет прыжков, лошадь не поднимают на дыбы, как в школе верховой езды эпохи барокко.

Конкур — это преодоление препятствий. Наверное, это один из самых зрелищных видов конного спорта. На соревнованиях лошадь проходит по стадиону или манежу, совершая на маршруте десять—двенадцать прыжков. Препятствия различны и требуют от лошади совершать прыжки в высоту, в длину или в высоту и в длину одновременно. Всадник должен уложиться в норму времени — в противном случае начисляются штрафные очки; также начисляются штрафные очки за разрушение препятствий и отказ от прыжка. За три отказа от прыжка, нарушение маршрута и падение пара всадник—лошадь снимается с соревнований.

Троеборье — сложная комплексная дисциплина, требующая как от лошади, так и от всадника разносторонней подготовки и большой выносливости, в том числе и психологической. Традиционно соревнования по троеборью проходят в течение трех дней. В состав его входят соревнования по спортивной выездке, полевые испытания и конкур.

Конный компонент — преодоление препятствий, проходящее в формате конкур, — есть и в современном пятиборье. Сложность тут еще в том, что лошадей предоставляют организаторы соревнований и всаднику дается не более двадцати минут на знакомство с конем. Нередки случаи, когда спортсмены выбывают на этом этапе из-за того, что не удалось установить контакт с лошадью.

Три классических вида конного спорта, как и современное пятиборье, включены в программу Олимпийских игр, причем конный спорт достаточно давно — с 1900 года, когда на Олим-

пиаде в Париже прошли соревнования по конкуру, при этом были отдельные зачеты по прыжкам в высоту, длину и по собственно конкуру.

Программа конноспортивных состязаний часто менялась. Первые Олимпиады включали в себя конкур, выездку и прообраз троеборья, куда, в частности, входил пробег на дистанцию 55 километров. На четырех Олимпиадах — в 1908, 1920, 1924 и 1936 годах — проходили соревнования по конному полу. В Антверпене в 1920 году среди прочего были скачки на 20 и 50 километров и «художественная верховая езда» (она же вольтижировка) — гимнастические упражнения, выполняемые на лошади, скачущей по кругу (заскок на спину лошади на ходу, стойки на ногах и на руках, «ласточка», сальто, повороты и соскоки).

Вольтижировка зародилась еще в Античности и демонстрировалась в цирках. Предполагается, что самые первые вольтижировочные упражнения делали жители древнего Крита, но не на лошадях, а на быках и носила эта вольтижировка не спортивный, а сакральный характер. В эпоху Возрождения она служила в качестве тренировки для повышения навыков верховой езды у дворян. В таком же качестве вольтижировку практиковали позже в кавалерийских школах Европы и России, а затем и в советских конноспортивных школах. Сейчас это единственный вид конного спорта, в котором есть отдельные зачеты для мужчин и женщин. Практикуются также групповые выступления трех спортсменов на одной лошади, причем группы могут быть смешанными. Поначалу для вольтижировки использовали специальное седло, плоское, с двумя ручками впереди и двумя плоскими петлями сзади. Теперь спортсмены выполняют упражнения на вольтижировочной гурте — это толстый ремень, обхватывающий корпус лошади сразу за холкой, с двумя ручками, торчащими вверх, и небольшими ременными петлями, свисающими вниз.

В программу зимних Олимпийских игр в Санкт-Морице (1928) был включен скиджоринг — гонки на лыжах на конной тяге на дистанцию 1900 метров. По способу буксировки скиджоринг напоминает водные лыжи. Буксировочный фал, закрепленный на поясе лыжника, достаточно велик, чтобы держать дистанцию с конем и не получить удар задними ногами.

Впрочем, скиджоринг на Олимпиадах не прижился: в том же Санкт-Морице участие в соревнованиях приняли только восемь спортсменов, причем все призовые места заняли швейцарцы, и впоследствии эта дисциплина была исключена из программы игр как немассовая.

Русские всадники впервые участвовали в стокгольмских Олимпийских играх 1912 года. Все они были офицерами. К этому времени у русских конников уже были в активе серьезные успехи на международной арене: в 1911, 1912 и 1913 годах они выигрывали Золотой кубок британского короля Эдуарда по конкурсу, однако в Стокгольме удача обошла их стороной.

Следующая Олимпиада, выпадавшая на 1916 год, не состоялась: шла Первая мировая война. Когда в 1920 году в Антверпене состоялись VII Олимпийские игры, в России еще только завершалась кровопролитная Гражданская война, и было не до спорта. И затем еще долго наши спортсмены не приезжали на Олимпиады: руководство СССР объявило их вредной буржуазной забавой и организовывало свои соревнования — спартакиады, названные так в честь Спартака, поднявшего восстание рабов против римлян. То есть была предпринята попытка создать свою, аналогичную западной, спортивную традицию, тоже идеологически привязанную к античной истории.

Конный спорт в СССР тем временем развивался своим путем и служил прежде всего средством подготовки бойцов для Красной армии. В 1921 году в агитационных целях был проведен 100-верстный пробег по маршруту Ростов — Новочеркасск — Ростов, в котором участвовал маршал Буденный. В 1935 году была создана Секция (Федерация) конного спорта СССР. В 1936 году прошли первые всесоюзные конноспортивные состязания. Аналогично знаменитому значку «Ворошиловский стрелок» существовал и значок «Ворошиловский всадник». В стране была разработана своя система спортивных разрядов в зависимости от уровня подготовки всадников.

После войны, с 1946 года, стали проводиться чемпионаты СССР по конному спорту. С 1955 года советские лошади регулярно участвовали в розыгрыше большого Пардубицкого стипль-чеза в Чехословакии и время от времени его выигрывали. Так, в 1964 году победителем стал Прибой, а в 1995-м —

Эрудит, оба буденновской породы. Впоследствии Эрудит попал во Францию и использовался в разведении французской верховой лошади. Советские троеборцы трижды выигрывали командное первенство на чемпионатах Европы. В 1959 году на Всемирном празднике лошади в Париже советская команда конкуристов завоевала Кубок наций.

Советские спортсмены дебютировали на Олимпийских играх в 1952 году (Хельсинки), но без особого успеха. Кстати, на этой Олимпиаде в состязаниях по конному спорту впервые участвовали всадницы, и среди них датчанка Лиз Хартель, частично парализованная в результате перенесенного в детстве полиомиелита. Она стала серебряным призером соревнований по выездке.

Настоящий триумф ждал советских конников в 1960 году на Олимпиаде в Риме: Сергей Филатов на ахалтекинце Абсенте взял «золото» по выездке. Абсент был уникальной лошадейю: он принял участие в трех Олимпиадах, в 1960, 1964 и 1968 годах, причем в последний раз выступал уже под седлом Ивана Калиты и занял четвертое место. Таких лошадей в мире единицы. В родном Луговском конном заводе Абсенту установлен памятник.

На Олимпиаде в Токио (1964) наши спортсмены завоевали «бронзу» в командном зачете по выездке, а Филатов стал третьим в личном зачете. На Олимпиаде в Мехико (1968) «золото» в личном зачете по выездке получил Иван Кизимов на Ихоре украинской породной группы (сейчас это украинская верховая порода, была выведена на основе русских верховых и тракенов). «Серебро» получила команда по выездке. На Олимпиаде в Мюнхене (1972) команда по выездке взяла «золото», а «серебро» в личном зачете получила Елена Петушкова на тракененском Пепле. На московской Олимпиаде (1980) советские спортсмены завоевали командное «золото» во всех трех дисциплинах; «серебро» в соревнованиях по выездке получил Юрий Ковшов на украинском Игроке, «бронзу» — Виктор Угрюмов на украинском Шквале; в троеборье вторым стал А. Блинов на новокиргизском Галзуне и третьим Ю. Сальников на буденновском Пинцете; в конкуре второе место занял Николай Корольков на тракененском Эспадроне.

Увы, это были последние медали наших конников. В постсоветское время они оказывались все дальше и дальше от результатов той славной эпохи отечественного конного спорта. Самый большой российский успех — шестое место в соревнованиях по выездке Александры Кореловой на Олимпиаде в Пекине (2000 год). Она выступала на орловском рысаке Балагуре.

Конец века

Разруха, постигшая страну в 90-х годах XX века, не миновала и коневодческую отрасль. С 1991 по 2000 год на главном ипподроме страны в Москве не проводились скаковые испытания. Конные заводы и племенные фермы, оказавшись на грани выживания, были вынуждены продавать лучших лошадей, особенно спортивных пород, на Запад. Так за границей оказались, например, тракененский Биотоп и латвийский Роторс, переименованный в Расти. Биотоп стал бронзовым призером чемпионата Германии и использовался как тракененский производитель. Расти, выступавший под седлом немецкой спортсменки Уллы Зальцгебер, долгое время официально считался лошадью неизвестного происхождения. После победы на Кубке мира по выездке в 2001 году мерин возглавил рейтинг выездковых лошадей мира, и Зальцгебер пришлось открыть правду о его происхождении. Другая русская лошадь Зальцгебер — Уолл Стрит, он же Бах, ранее выступала под седлом призера московской Олимпиады Ковшова. И таких примеров много. Разоренная страна теряла своих лучших лошадей.

На организацию новых хозяйств в ненадежных экономических условиях никто не решался. Многие племенные хозяйства, находившиеся на территории бывших союзных республик, оказались изолированы от России. Снова пострадала тракененская порода: несколько крупных заводов остались на территории Белоруссии, Литвы, Латвии и Украины. Это привело к прекращению обмена племенным материалом и очень плохо сказалось на селекционной работе. В отношении такой немногочисленной породы, как донская, которую разводили

на юге России, а также в Казахстане и Киргизии, вообще встал вопрос о выживаемости. Не лучше обстояло дело и с буденновской породой, изначально создававшейся для кавалерии и в 90-е оказавшейся практически невостребованной.

В начале XXI века ситуация начала понемногу улучшаться: стали открываться новые племенные хозяйства, развиваться спорт, в том числе и детский. В Россию для разведения или просто ради экзотики стали завозить породы, которых здесь раньше не было. В то же время поголовье большинства отечественных пород продолжает уменьшаться. Число маток донской, буденновской и орловской рысистой пород приближается к критическому, после которого возврат, то есть восстановление и дальнейшее разведение породы, будет невозможен. Энтузиасты-любители этих пород всеми силами стараются изменить ситуацию. Получится это или нет, покажет время.

Новое качество

Сфера спортивного применения лошадей с середины XX века продолжает расширяться. Кроме дисциплин, о которых уже рассказано, существует драйвинг — экипажная езда, соревнования по которой проводятся в три этапа. Первый этап — дрессаж, фигурная езда по площадке с переменами направления и аллюров, второй — марафон по пересеченной местности, третий — паркур, или езда по площадке между конусами, расположенными в определенном порядке.

Отдельной дисциплиной являются многокилометровые дистанционные пробеги. Они требуют от лошади большой выносливости, а от всадника — умения грамотно распределить ее силы, вовремя ускорять и замедлять движение. На дистанции есть контрольные пункты, где лошадей поят и подвергают ветеринарному осмотру. Лучшими лошадьми для таких пробегов считаются арабские.

Международная Федерация конного спорта (Fédération Equestre Internationale — FEI) признает также рейнинг — выездку в стиле вестерн. В рейнинге есть много специфических элементов, восходящих к ковбойским приемам работы со ско-

том, которых нет в спортивной выездке: резкие развороты на 180 градусов, скользящая остановка на полном скаку, при которой задние ноги лошади проезжают по земле под ее брюхо, быстрые вращения на месте. При этом седла, уздечки и костюм всадника должны быть в ковбойском стиле.

К рейнингу примыкают не признаваемые FEI, но от этого не менее популярные вестерн-дисциплины. Это ловля бычков при помощи лассо, скачки на скорость вокруг бочек или жердей и т. д. Для этих дисциплин больше всего подходят лошади пастушеского типа — кватерхорсы, индейские аппалузы, хотя в Австрии, где они развиты, немало всадников выступают на местных небольших упряжного типа конях породы гафлингер.

Активно развивается детский конный спорт, и под него выведены отдельные породы высоких пони (выше шетлендских), больше похожих на уменьшенных верховых лошадей. Продолжается скаковое и рысистое дело. В странах, где развит так называемый «ипподромный спорт», годовой оборот тотализатора исчисляется сотнями миллионов евро.

Отдельно следует сказать о роли лошади в реабилитации и социальной адаптации больных и инвалидов. Еще Гиппократ рекомендовал верховую езду больным и раненым, отмечая ее воздействие на душевное состояние пациентов. Французский энциклопедист Дени Дидро в XVIII веке написал трактат «О верховой езде и значении ее для сохранения здоровья и обретения его снова», причем особенно рекомендовал верховую езду нервным дамам. Интенсивное развитие реабилитационной верховой езды началось во второй половине XX века, а в СССР ее впервые начали применять в 80-е годы в Грузии. Мы уже говорили о Лиз Хартель, завоевавшей «серебро» на Олимпиаде в Хельсинки. В 1956 году в Стокгольме она повторила свой успех. Но Хартель выступала в одном зачете со здоровыми всадниками; теперь же существует Международная федерация верховой езды для инвалидов, проводятся соревнования по программам Паралимпийских игр (для страдающих соматическими заболеваниями) и Специальной Олимпиады (для больных с интеллектуальными расстройствами). Соревнования Паралимпиады — это аналог соревнований по выездке, разделенные на уровни, участие в которых зависит от физического состояния всадника. Соревнования по

программе Специальной Олимпиады представляют собой полосу препятствий-заданий: например, нужно проехать «змейкой» вокруг тумб, остановить лошадь над лежащей на земле жердью и т. д.

Трудно переоценить роль лошади в реабилитации инвалидов. Занятия конным спортом поднимают самооценку, а люди, лишенные возможности ходить, как будто обретают ее, когда едут на лошади. При этом лошадь выгодно отличается от любого тренажера — хотя бы уже тем, что ни один тренажер не может создать такой же силы мотивацию для занятий, что особенно важно для детей, страдающих ДЦП, которым физически сложно, а иногда и больно двигаться, развивать мышцы.

Селекция лошадей по спортивной работоспособности (в зависимости от дисциплины) стала новым направлением в большинстве стран мира.

Уступив в бою место пушкам, танкам и авиации, кавалерия, однако, не исчезла. Роль лошадей в локальных военных конфликтах в некоторых уголках планеты ничуть не меньше, чем в прежние времена. Крупнейшие страны мира продолжают держать небольшие кавалерийские части, функции которых в мирное время главным образом церемониальные. Всему миру известны конные лейб-гвардейцы английской королевы. Их лошади — традиционно гнедые ирландские упряжные, трубачи ездят на серых, а барабанщик — на пегом мохноногом шайре, на боках которого закреплены барабаны. Последний кавалерийский конь США по кличке Блек Джек родился в 1947 году и участвовал в похоронах политиков. В 1963 году он шел за гробом президента Дж. Ф. Кеннеди. В состав российского Президентского полка входит Кавалерийский почетный эскорт, укомплектованный вороными лошадьми русской верховой породы. Он был образован на базе 11-го Отдельного кавалерийского полка, сформированного в 1962 году по инициативе режиссера С. Бондарчука. Первый фильм, снятый с участием полка, — «Война и мир».

В древние времена правители отправляли друг другу коней в качестве подарка. Не прервалась эта традиция и в наши дни. В 1956 году королеве Елизавете II Хрущев подарил медвежонка и двух лошадей — карабахской и ахалтекинской поро-

ды. Младший брат этого ахалтекинца стал подарком в Индию, еще один жеребец той же породы отправился в Югославию. Традицию такого рода подарков после распада Союза продолжает Туркменистан: в 2002 году после подписания на Каспийском саммите договора о дружбе и сотрудничестве президенту России В. В. Путину подарили коня буланой масти.

Незаменима лошадь и для полиции, особенно в городах. Она дает всаднику высокую точку для обзора, способна в случае надобности резко остановиться на полном скаку. К тому же лошади идеальны для патрулирования парков.

Лошадь остается основой хозяйствования этнических групп, ведущих традиционный образ жизни, обеспечивая их молоком, мясом и шкурами. Кумыс, произведенный на специальных кумысных фермах, в наше время стал обычным продуктом в магазинах.

Некоторые держат лошадей просто для души. Представители некоторых пород уже не выполняют своих прямых функций (например, тяжеловозы часто используются для обычных прогулок верхом). Часть пород продолжают сохранять энтузиасты, которым просто хочется, чтобы такие лошади не исчезли, а связанные с ними традиции не прерывались. Есть, впрочем, и просто декоративные породы, например американская миниатюрная лошадь или чубарый аппалуза-пони.

Существует еще одна сфера, о которой как-то не принято говорить в конных изданиях, — это производство сывороток. Сыворотки от различных болезней или змеиных ядов делают из крови лошадей, которым предварительно вводят антигены возбудителей болезней или токсины, и это помогает спасти человеческие жизни.

Наш рассказ о лошади и ее роли в истории завершен. Увы, много интересных фактов пришлось оставить за кадром: писать о лошадях можно бесконечно, но не может быть бесконечной книга. Но хочется верить, что удалось выполнить задуманное — показать основные закономерности развития конного дела в разных странах мира. А для тех читателей, кто хочет продолжить знакомство с темой, можно рекомендовать несколько книг.

Любителям Античности можно посоветовать книгу Дж. К. Андерсона «Древнегреческая конница» (2006), любителям истории Византии — книгу А. В. Банникова и М. А. Морозова «Византийская армия (IV–XII вв.)» (2013). Сведения о лошадях, культуре и истории кельтов можно найти в книге немецкого ученого Г. Биркхана «Кельты: история и культура» (2007), давно ставшей классикой кельтологии. Интересна также и книга тувинского автора В. Даржи «Лошадь в традиционной практике тувинцев-кочевников» (2003). Скифам посвящены книги Д. С. Раевского «Мир скифской культуры» (2006) и А. Смирнова «Скифы» (2012).

Читателям, уже знакомым с литературой по археологии, можно рекомендовать труды В. А. Дергачева «О скипетрах, о лошадях, о войне: Этюды в защиту миграционной концепции М. Гимбутас» (2007) и В. Б. Ковалевской «Конь и всадник. История одомашнивания лошадей в евразийских степях, на Кавказе и Ближнем Востоке» (переиздана в 2010 году).

Огромный интерес для интересующихся конным делом представляют мемуары коннозаводчика и искусствоведа

Я. И. Бутовича, изданные в трех томах: «Мои Полканы и Лебеди» (2003), «Лошади моей души» (2008) и «Лебединая песня» (2010).

Важны несколько изданий, посвященных определенным породам лошадей. Несмотря на то что это уже специализированная зоотехническая литература, она содержит немало сведений по истории разведения пород. Это книга Б. В. Камзолова «История траккененской лошади», две монографии М. И. Киборт и А. А. Николаевой «Буденновская порода лошадей» (2000) и «Донская порода лошадей» (2005). Для тех, кого пленили арабские скакуны, есть книга «Арабская лошадь» (2003) — сборник нескольких работ по этой теме: он включает в себя «Арабскую лошадь России» О. А. Балакшина, «Книгу об арабской лошади» князя А. Г. Щербатова и графа С. А. Строганова (1903) и записки княгини О. А. Щербатовой «Верхом на родине бедуинов» (1900). В 2013 году была переиздана книга В. П. Колосовского «Лошади Туркестана», написанная в начале XX века. Для поклонников орловского рысака, кроме мемуаров Бутовича, можно рекомендовать одноименные книги Г. Рождественской (2003) и С. Афанасьева (2010) — «Орловский рысак».

А тем, кто любит более легкое изложение, советуем сборник очерков писателя и конника Д. М. Урнова «На благо лошадей. Очерки иппические» (2011) и автобиографическую повесть заводчика, ветеринара и поэта И. Хиенкиной «Хождение за текинцами» (2011).

Литература

- Агафонов А. Вот такая карусель... // *My Horse*, № 11, 2008.
- Агафонов А. Полцарства за коня... // *My Horse*, № 10, 2008.
- Адамковская М. Род лошадиный // *Конный мир*, № 3, 2005.
- Александровская А. Конь и порядок // *Конный мир*, № 6, 2002.
- Алексеева В. Повесть Л. Н. Толстого «Холстомер» // *Конный мир*, № 6, 2006.
- Андерсон Дж. К. Древнегреческая конница. — СПб., 2006.
- Антонова К. Верхом на русском языке // *My Horse*, № 4, 2007.
- Арабская лошадь. — М., 2003.
- Археология: Учебник / Под редакцией академика РАН
В. Л. Янина. — М., 2006.
- Афанасьев С. Орловский рысак. — Пермь, 2010.
- Байок Дж. Л. Исландия эпохи викингов. — М., 2012.
- Бакленд Р. Цыгане. Тайны жизни и традиции. — М., 2003.
- Балабин В. 11-й отдельный. Части 1–3 // *Конный мир*, № 4–6, 2007.
- Банников А. В., Морозов М. А. Византийская армия (IV–XII вв.). — СПб., 2013.
- Баршай Ю. Лошади на монетах. Части 1–2 // *Конный мир*, № 5–6, 2009.
- Баскина С. Путь домой длиною в век // *Конный мир*, № 2, 2002.
- Баше А. Легендарные всадники: Алоис Подгайский // *Конный мир*, № 5, 2010.
- Белобородова Н. Быть или не быть Пензенскому ипподрому? // *Конный мир*, № 5, 2010.
- Белова Ю. Сказание о конях // *Конный мир*, № 2, 2004.
- Белых С., Нуждин В. С голубем на каске // *Конный Парк*, № 7, 2013.

- Беляев Л. А., Мерперт Н. Я. От библейских древностей к христианским. Очерки археологии эпохи формирования иудаизма и христианства. — М., 2007.
- Биркхан Г. Кельты: история и культура; пер. с нем. Нины Чехонадской. — М., 2007.
- Бобарыкин П. А. Коневодство: Практическое руководство к лечению болезней лошади и к познанию ее по наружному осмотру. Изд. 2-е. — М., 2012.
- Бобкова Н. Вятская лошадь // Конный мир, № 10, 2009.
- Бобкова Н. Реликт российской глубинки. Вятская лошадь // Конный мир, № 5, 2003.
- Большак Е. Этот день Победы порохом пропах // Конный Парк, № 4, 2013.
- Бонгард-Левин Г. М. Древнеиндийская цивилизация: история, религия, философия, эпос, литература, наука, встреча культур. — М., 2007.
- Браун Э. «Краббет Парк»: страницы истории // Конный мир, № 8, 2007.
- Бузыкина А. Григорий Терентьевич Анастасьев. Назвал младшую дочь в честь лошади... // Конный мир, № 1, 2003.
- Бутович Я. Лебединая песня. Воспоминания коннозаводчика. Часть 3. — Пермь, 2010.
- Бутович Я. Лошади моей души. Воспоминания коннозаводчика. Часть 2. — Пермь, 2003.
- Бутович Я. Мои Полканы и Лебеди. Воспоминания коннозаводчика. Часть 1. — Пермь, 2010.
- Быкова О. А. Легенда и быль земли Владимирской // Коневодитель, № 2, 2015.
- Вайдичка Г. К вопросу о происхождении // Конный мир, № 3, 2008.
- Вайдичка Г. От пробегов до рейнинга // Конный мир, № 3, 2008.
- Валиньяно А. Предупреждения и предостережения по поводу обычаев и нравов, распространенных в Японии / Книга японских обыкновений [сост. А. Н. Мещеряков]. — М., 2006.
- Васильев М. Португальские страсти // Конный мир, № 9, 2009.
- Василяускас Ж. Страна лошадей // National Geographic, № 3, 2015.
- Великие мастера // Конный мир, № 5, 2014.
- Верин В. Вечность одной лошадиной силы // Конный мир, № 5, 2002.

- Виолле-ле-Дюк Э. Э. Жизнь и развлечения в Средние века. — СПб., 1997.
- Витт В. О. История коннозаводства. — М., 2003.
- Владыкин С. Из истории кавалерийских седел, часть 2 // Коневодитель, № 2, 2013.
- Владыкин С. Оружие в кавалерии // Коневодитель, № 4, 5, 2013.
- Волкова Е. 425 лет истории. Кладрубский конный завод // Конный мир, № 1, 2004.
- Волкова Е. Андалузская порода // Конный мир, № 3, 2012.
- Волкова Е. Ахалтекинцы // Конный мир, № 1, 2000.
- Волкова Е. Богатство викингов // Конный мир, № 5, 2007.
- Волкова Е. Большое сокровище маленького графства // Конный мир, № 1, 2002.
- Волкова Е. Властители Магриба // Конный мир, № 4, 2005.
- Волкова Е. Всероссийские конские. Части 1–2 // Конный мир, № 7–8, 2008.
- Волкова Е. Гнедые из Кливленда // Конный мир, № 4, 2008.
- Волкова Е. Гордость Лузитании // Конный мир, № 6, 2006.
- Волкова Е. Жизнь в стиле ландо // Конный мир, № 4, 2004.
- Волкова Е. Золото Кинских // Конный мир, № 1, 2005.
- Волкова Е. Исландская сага // Конный мир, № 3, 2004.
- Волкова Е. Карабахские лошади. К истории породы // Конный мир, № 2, 2000.
- Волкова Е. Колосс английский // Конный мир, № 6, 2004.
- Волкова Е. Марбах. Конный завод // Конный мир, № 9, 2007.
- Волкова Е. Наследство королей. Фредериксборгская порода // Конный мир, № 5, 2014.
- Волкова Е. Обращенная к небесам // Конный мир, № 5, 2004.
- Волкова Е. Орловское чудо // Конный мир, № 1, 2010.
- Волкова Е. От Цезаря до наших дней // Конный мир, № 3, 2007.
- Волкова Е. Последние из «Корсьери» // Конный мир, № 6, 2003.
- Волкова Е. Потомки Четака снова в строю // Конный мир, № 1, 2007.
- Волкова Е. Рожденные южным ветром // Конный мир, № 3, 2001.
- Волкова Е. С плантации на шоу-ринг // Конный мир, № 7, 2006.
- Волкова Е. Сокровище империи // Конный мир, № 2, 2008.
- Волкова Е. Типа русская верховая? // Конный мир, № 3, 2015.
- Волкова Е. Черное золото Голландии // Конный мир, № 5, 2010.
- Волкова Е. Черный жемчуг Фрисландии // Конный мир, № 1, 2003.

- Волкова Е. Четверть мили // Конный мир, № 1, 2012.
- Волкова Е. Шоколадный набор // Конный мир, № 4, 2006.
- Волкова Е. Эль Загра: задача выстоять // Конный мир, № 1, 2011.
- Волкова Е., Сильва Паола да. Сын за отца не отвечает, если папа... осел // Конный мир, № 3, 2003.
- Волкова Е., Славик Х. Лошади для шоу: made in USA // Конный мир, № 6, 2005.
- Волкова Е., Эммс В. Есть конь надежный у ковбоя // Конный мир, № 3, 2002.
- Волкова М. Barb Horse, или Что есть бербериец // My Horse, № 18, 2009.
- Волкова Н. Ехали на тройке с бубенцами... // My Horse, № 9, 2008.
- Воробьева И. В начале было... // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Воробьева И. Домашние или дикие? // Конный мир, № 3, 2014.
- Воробьева И. По окрестностям Петербурга // Конный мир, № 2, 2011.
- Воробьева И. Сокровище Кавказских гор // Конный мир, № 4, 2012.
- Воробьева И. Эстонская кровь // Конный мир, № 6, 2010.
- Высшее мастерство // Конный мир, № 5, 2014.
- Гаврилова С. Золотая команда // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Гаврова Ю. Гордость коннозаводства России: на грани нового взлета или необратимого падения? // Конный мир, № 6, 2006.
- Гамблетониан // Конный мир, № 2, 2011.
- Ганулич А. Быстрее ветра // Конный мир, № 2, 2010.
- Ганулич А. Возьмемся за гуж // Конный мир, № 2, 2003.
- Ганулич А. Женщины в русской кавалерии // Конный мир, № 3, 2006.
- Ганулич А. Колесницы Поднебесной // Конный мир, № 3, 2003.
- Ганулич А. Кто такие коновалы? // Конный мир, № 3, 2001.
- Ганулич А. Однозвучно звенит колокольчик... // Конный мир, № 4, 2005.
- Ганулич А. Русская тройка. Неизвестные факты // Конный мир, № 4, 2012.
- Ганулич А. Тройка // Альфа Кентавра, № 4, 2009.
- Ганулич А., Ползунова А. Бега и рысаки. — М., 2013.
- Глухарев А. Запечатленный образ. Что в имени тебе моем... // Конный мир, № 1, 2004.

- Горбуков М., Герман Ю., Герман А. Белорусский универсал // Конный мир, № 11, 2008.
- Грибиненко М. «Пони-экспресс»: мифы и легенды Дикого Запада // Конный мир, № 10, 2007.
- Гуревич Д. Из воспоминаний старого ветеринара // Конный мир, № 5, 2006.
- Гуревич Д. Из воспоминаний старого ветеринара // Конный мир, № 9, 2008.
- Гуревич Д. Легенда на портретах // Конный мир, № 6, 2006.
- Гуревич Д. Мы — красная кавалерия. Записки старого ветеринара // Конный мир, № 12, 2008.
- Гуревич Д. Портреты Барса // Конный мир, № 1, 2006.
- Гуревич Д. Фронтowymi дорогами // Конный мир, № 3, 2005.
- Гуревич Д. Через войны к звездам // Конный мир, № 3, 2004.
- Гуревич Д. Шалости ДНК // Конный мир, № 6, 2002.
- Гуревич Д., Волкова Е. До кончика хвоста // Конный мир, № 11, 2006.
- Гуревич Е. А. От обвинения к повествованию: особенности жанра перебранки в «прядах об исландцах» / Слово в перспективе литературной эволюции: К 100-летию М. И. Стеблин-Каменского. — М., 2004.
- Даржа В. Лошадь в традиционной практике тувинцев-кочевников. — Кызыл, 2003.
- Дарлей Арабиан // Конный мир, № 6, 2011.
- Дергачев В. А. О скипетрах, о лошадях, о войне: Этюды в защиту миграционной концепции М. Гимбутас. — СПб., 2007. — 488 с.
- Дмитриева Е. Блондины из Тироля // Конный мир, № 5, 2013.
- Дмитриева Е. «Бурлаки» на Темзе // Конный мир, № 8, 2006.
- Дмитриева Е. Владимир Оскарович Витт // Конный мир, № 12, 2009.
- Дмитриева Е. Загадка имени // Конный мир, № 4, 2006.
- Дмитриева Е. Изящество в движении // Конный мир, № 2, 2014.
- Дмитриева Е. Истинное сокровище страны инков // Конный мир, № 1, 2013.
- Дмитриева Е. Кони датского короля // Конный мир, № 2, 2012.
- Дмитриева Е. Кустанайцы // Конный мир, № 3, 2009.
- Дмитриева Е. Легенда Ферганы // Конный мир, № 6, 2011.
- Дмитриева Е. Лошадиный Эрмитаж // Конный мир, № 11, 2009.
- Дмитриева Е. Лошадь штата Миссури // Конный мир, № 3, 2011.

- Дмитриева Е. Мечта гусара // Конный мир, № 3, 2008.
- Дмитриева Е. Однажды в Америке... // Конный мир, № 9, 2009.
- Дмитриева Е. Отмеченные короной // Конный мир, № 1, 2014.
- Дмитриева Е. Памятник эпохе, памятник лошади // Конный мир, № 8, 2008.
- Дмитриева Е. Породы барокко // Конный мир, № 5, 2014.
- Дмитриева Е. Потомки Цилиндра и Ценителя // Конный мир, № 4, 2009.
- Дмитриева Е. Рodeo: жизнь за восемь секунд // Конный мир, № 1, 2004.
- Дмитриева Е. Сказка Черного леса // Конный мир, № 8, 2008.
- Дмитриева Е. Старейший ипподром Европы // Конный мир, № 1, 2003.
- Дмитриева Е. Старые лошади Нового Уэльса // Конный мир, № 6, 2013.
- Дмитриева Е. Стрелецкий конный завод // Конный мир, № 5, 2002.
- Дмитриева Е. Суровые норвежцы. Фьордская порода // Конный мир, № 3, 2014.
- Дмитриева Е. Там, где правят короли // Конный мир, № 2, 2004.
- Дмитриева Е. Танцующие пасо // Конный мир, № 9, 2008.
- Дмитриева Е. Три дня из жизни высшего общества // Конный мир, № 6, 2004.
- Дмитриева Е. Фризы в спорте // Конный мир, № 5, 2010.
- Дмитриева Е. Хакне — лошадь с картинки // Конный мир, № 5, 2004.
- Дмитриева Е. Чары чаррерии // Конный мир, № 2, 2005.
- Дмитриева Е. Черный, но не Квадрат // Конный мир, № 5, 2010.
- Дмитриева Е. Чистая кровь. Часть 2 // Конный мир, № 8, 2009.
- Дмитриева Е. Шведский путь // Конный мир, № 3, 2013.
- Дмитриева Е. Экзотическое барокко // Конный мир, № 5, 2012.
- Дон Дуарте, король Португалии. Книга о науке хорошо ездить верхом в любом седле / Материалы по истории верховой езды и коневодства. — Сыктывкар, 2008.
- Донской Н. Вдохновенные выступления мастеров выездки // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Дорофеева Н. Долгая история... Проблемы спортивного коневодства и конного спорта в России // Конный мир, № 2, 2006.
- Дорофеева А. Тракененский конный завод // Конный мир, № 4, 2002.

- Дорофеева А., Горская Н. Самые русские немцы // Конный мир, № 3, 2003.
- Дорофеева Н. Под знаком белой лошади // Конный мир, № 5, 2005.
- Духанин С. Комплектная псовая охота // Конный мир, № 2, 2001.
- Живова А. Баллада о двух, написанная в сердцах целого народа // Конный мир, № 4, 2007.
- Жуковская Е. О терской породе замолвите слово // Конный мир, № 2, 2002.
- Зибольд, Кемпфер, Тунберг и др. Впечатления путешественников конца XVIII — начала XIX века / Книга японских обыкновений [сост. А. Н. Мещеряков]. — М., 2006.
- Зомер Г. Фризский лед // Конный мир, № 2, 2006.
- Зоркая В. Конники-паралимпийцы // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Иванов М. С. К вершинам спортивного Олимпа. — Таллин, 1968.
- Иванов М. С. На манеже смена фигурной езды. — М., 1976.
- Иванов М. С. На старте конники. — Таллин, 1970.
- Иванова Г. Николай Сверчков. К 190-летию художника // Конный мир, № 3, 2007.
- Иванова Г. От конюшни до дворца // Конный мир, № 2, 2007.
- Иванова Н. Иппотерапия. Исторический экскурс // Коневодитель, № 5, 2012.
- Ивик О., Ключников В. Сюнну, предки гуннов, создатели первой степной империи. — М.: Ломоносовъ, 2014.
- Ивик О., Ключников В. Хазары. — М.: Ломоносовъ, 2013.
- Ивлева И. А мы ездим в экипажах // Гиппомания, № 2, 2011.
- Ивлева И. С. Удивительные и уникальные орловские рысаки // Коневодитель, № 5, 2013.
- Иншакова Г. Был коневодом знатным... // Конный мир, № 8, 2008.
- Иншакова Г. Великие кони пребывали со мною... // Конный мир, № 3, 2007.
- Иншакова Г. Великие ученики // Конный мир, № 12, 2008.
- Иншакова Г. Великие учителя // Конный мир, № 11, 2008.
- Иншакова Г. Всадник, полный тайн // Конный мир, № 1, 2006.
- Иншакова Г. Загадка троянского коня // Конный мир, № 3, 2004.
- Иншакова Г. Земные пути небесного всадника // Конный мир, № 5, 2004.
- Иншакова Г. Звонкая слава // Конный мир, № 4, 2008.
- Иншакова Г. Китайский парадокс // Конный мир, № 9, 2006.

- Иншакова Г. Между Западом и Востоком // Конный мир, № 2, 2006.
- Иншакова Г. Мифы древней упряжи // Конный мир, № 10, 2008.
- Иншакова Г. Надежная опора // Конный мир, № 2, 2006.
- Иншакова Г. Особый жанр // Конный мир, № 4, 2004.
- Иншакова Г. Пир для очей // Конный мир, № 6, 2004.
- Иншакова Г. Покорившие Элладу // Конный мир, № 7, 2006.
- Иншакова Г. По следу скифского коня // Конный мир, № 2, 2002.
- Иншакова Г. Присутствие рядом // Конный мир, № 2, 2005.
- Каждая всадница в душе амазонка // Конный мир, № 4, 2003.
- Как лошадиный грипп парализовал США // Конный мир, № 6, 2013.
- Калинина О. Акробатика в седле, или Высокое искусство управлять лошастью // My Horse, № 18, 2010.
- Калинина О. Аллур из балагана в вечность // My Horse, № 14, 2008.
- Калыгин В. П. Этимологический словарь кельтских теонимов. — М., 2006.
- Калянов С. Сондерборг: рыцари в белых бриджах // Альфа Кентавра, № 5, 2008.
- Камзолов Б. В. История тракененской лошади. — Минск, 2002.
- Киборт М. Кони наших дедов // Конный мир, № 3, 2010.
- Киборт М. Лошади донских степей // Конный мир, № 4, 2001.
- Киборт М. И., Николаева А. А. Буденновская порода лошадей. — Рязань, 2000.
- Киборт М. И., Николаева А. А. Донская порода лошадей. — М., 2005.
- Киборт М., Николаева А. Золото донских степей // Конный мир, № 4, 2002.
- Киладзе А. Крутите хвосты, стригите купоны // Конный мир, № 2, 2003.
- Кинк Х. А. Древнеегипетский храм. Изд. 2-е. — М., 2010.
- Кинк Х. А. Египет до фараонов: По памятникам материальной культуры. Изд. 2-е. — М., 2010.
- Клейн Л. С. Время кентавров. Степная прародина греков и ариев. — СПб., 2010.
- Клейнер С. Д. Проблемы этимологии латинских лексем, обозначающих конскую масть. Автореферат диссертации на соискание степени кандидата филологических наук. — СПб., 2011.
- Книга о лошади. Том I. — М., 1952.

- Ковалевская В. Б. Конь и всадник. История одомашнивания лошадей в евразийских степях, на Кавказе и Ближнем Востоке. — М., 2010.
- Колосовский В. П. Лошади Туркестана. Изд. 2-е. — М., 2013.
- Конные виды спорта на Олимпийских играх (краткий справочник). — М., 1991.
- Конные пути индоевропейцев // Конный мир, № 5, 2012.
- Конный спорт. — М., 1979.
- Коростовцев М. А. Введение в египетскую филологию. — М., 1963.
- Костикова Н. Они — амиши! // Конный мир, № 4, 2011.
- Костикова Н. Приветствую тебя, Ольденбург! // Конный мир, № 2, 2001.
- Костикова Н. Реальные мужики // Конный мир, № 1, 2012.
- Кривошеин Н. Лебедянское скаковое общество // Конный мир, № 9, 2006.
- Ксенофонт. О верховой езде. — Сыктывкар, 2005.
- Кузина Т. В кавалерию пойду, пусть меня научат... // Конный мир, № 4, 2005.
- Кузина Т. Всадник, поражающий дракона // Конный мир, № 5, 2007.
- Кузина Т. Кони с лубка // Конный мир, № 10, 2008.
- Кузина Т. Красивые и расписные // Конный мир, № 12, 2006.
- Кузина Т. Мода от Hermes // Конный мир, № 1, 2005.
- Кузина Т. Удачи и конька в придачу! // Конный мир, № 1, 2007.
- Кузнецов В. С. Походы за небесными лошадьми. — М., 2007.
- Кузнецов Н. Занимательная мифология // Альфа Кентавра, № 1, 2005.
- Кузнецов Н. Купкари // Альфа Кентавра, № 1, 2005.
- Кузнецова М. Священный конь майя-ица // Конный мир, № 12, 2006.
- Кузнецова О. Хорошо забытое... новое // Альфа Кентавра, № 4, 2006.
- Кузнецова Ю. Полцарства за коня // Конный Парк, № 3, 2013.
- Кузовлева Д. Большое дело для мини-лошадей // Конный мир, № 2, 2008.
- Кузовлева Д. Жила-была ШВЕ // Конный мир, № 11, 2006.
- Кузовлева Д. Лошади умеют плавать... // Конный мир, № 9, 2007.
- Купцова Н., Дубровская Е. Истинный пони с нордическим характером // Конный мир, № 4, 2003.

- Купцова Н., Дубровская Е. Маленький, но гордый // Конный мир, № 2, 2010.
- Курская В. Забайкальцы. Загадочные кудряшки. Режим доступа: http://vk.com/wall-1235411_48902
- Курская В. Иноходцы. Часть 1 // Конный мир, № 12, 2009.
- Курская В. Иноходцы. Часть 2 // Конный мир, № 1, 2010.
- Курская В. Как лошадь стала домашней? // Конный мир, № 6, 2014.
- Курская В. Кони южного ветра // Конный мир, № 7, 2014.
- Курская В. Корабль дороги скальда // Конный мир, № 8, 2009.
- Курская В. Лошадь Скалистых гор // Коневодитель, № 2, 2013.
- Курская В. Ночная кобыла // Конный мир, № 7, 2014.
- Курская В. Фэн-шуй... при чем тут лошади? // Конный мир, № 1, 2011.
- Курская В. Ход конем // Конный мир, № 7, 2009.
- Лавренюк Б. Старты смелых и мужественных // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Ласкова А. Конный спорт в СССР. — М., 1977.
- Левайн М. В начале было... // Конный мир, № 8, 2007.
- Легендарная тачанка // Конный мир, № 11, 2006.
- Лежичка У. Польский секрет успеха. Часть 1 // Конный мир, № 3, 2008.
- Лежичка У. XX век польского коннозаводства. Польский секрет успеха. Часть 2 // Конный мир, № 4, 2008.
- Лешонски К. Покорители пампы. Креольская порода // Конный мир, № 10, 2007.
- Ливанова Т. Лошадь трех Олимпиад // Конный мир, № 2, 2000.
- Ливанова Т. Национальное сокровище // Конный мир, № 1, 2000.
- Лисичкин В. Квадрату — 60! // Конный мир, № 6, 2006.
- Лисичкин В. Пиону — 40! // Конный мир, № 6, 2006.
- Лисичкин В. Монгольская лошадь // Конный мир, № 10, 2006.
- Лурье С. Я. История Греции. — СПб., 1993.
- Маркина Т. Slovenia. Маленькая страна с большим сердцем. Части 1–2 // Конный мир, № 1–2, 2006.
- Маркина Т. Дает кобыла молоко // Конный мир, № 11, 2006.
- Мартяхина А., Сборнов В. Солнце на дугах // Конный мир, № 9, 2007.
- Марцинкевич Н. Сказочный замок // Конный мир, № 2, 2005.
- Матье М. Э. Искусство Древнего Египта. — М., 2010.

- Медведев Д. Еще один козырь тори // Конный мир, № 6, 2007.
- Медведев Д. Поло: от баталий плебса до «игры королей» // My Horse, № 12, 2008.
- Меренкова Н. Феерия Тенерифе // Конный мир, № 5, 2006.
- Мерперт Н. Очерки археологии библейских стран. — М., 2000.
- Мешеряков А. Н. Книга японских символов. Книга японских обыкновений. — М., 2007.
- Милов Л. В. Великорусский пахарь и особенности российского исторического процесса. — М., 1998.
- Милько О., Сорокина И. Мал, да удал // Конный мир, № 1, 2004.
- Моисеенко Н. А. Конный спорт на Олимпийских играх. — М., 1979.
- Морозова И. Мир в миниатюре // Конный мир, № 7, 2009.
- Наварская С., Александровская Е. Чистые породы // My Horse, № 3, 2006.
- Наумова А. Века истории Сомюра // Конный мир, № 5, 2003.
- Наумова А. Лошадиный Версаль // Конный мир, № 4, 2005.
- Нечаев С. Лошади Наполеона // Конный мир, № 2, 2004.
- Никифоров С. Рыцарский конь // Альфа Кентавра, № 5, 2009.
- Николаева А. Дончак — легенда или быль? // Коневодитель, № 2, 2014.
- Николаева А., Киборт М. Имени Буденного // Конный мир, № 12, 2008.
- Нильцева О. Желтое или квадратное? // Альфа Кентавра, № 6, 2009.
- Новоселова Ю. XXX — стиль третьего тысячелетия // Конный мир, № 2, 2003.
- Новоселова Ю. Виндзорская фанатка // Конный мир, № 5, 2002.
- Оборогова Е. Возвращение мезенки // Конный мир, № 2, 2007.
- Оспинникова Л. «От чистого истока» // Конный мир, № 2, 2001.
- Оськин М. В. Крах конного блицкрига. Кавалерия в Первой мировой войне. — М., 2009.
- Открытие галопа // My Horse, № 2, 2006.
- Паклина Н., Орден К. ван. Лошади на крыше мира // Конный мир, № 10, 2007.
- Парфенов В. Орловский рысак — 225 лет побед! И поражений?.. // Конный мир, № 6, 2001.
- Парфенов В. Старейшая Петровская // Конный мир, № 3, 2006.
- Парфенов В., Политова М. Легенда Карачая // Конный мир, № 1, 2005.

- Пастуро М. Символическая история европейского Средневековья. — СПб., 2012.
- Пауэлл Т. Кельты. Воины и маги. — М., 2003.
- Перепелкин А., Иншакова Г. Коня! Коня! Престол мой за коня! // Конный мир, № 4, 2009.
- Перминова М. Музыка архитектуры // Конный мир, № 2, 2007.
- Петушкова Е. Нелегко путь к Олимпу // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Пинцет // Конный мир, № 3, 2011.
- Позднякова Д. Большое путешествие // Конный мир, № 3, 2011.
- Ползунова А. Французский рысак // Конный мир, № 2, 2013.
- Ползунова А. Французский феномен // Конный мир, № 5, 2002.
- Политова М. Баварская полукровная // Конный мир, № 12, 2009.
- Полякова П. Волшебные талисманы Делакарлии // Конный мир, № 4, 2006.
- Понарядов В. В. О Ксенофонте и его трактате / Ксенофонт. О верховой езде. — Сыктывкар, 2005.
- Понарядов В. В. Предисловие / Материалы по истории верховой езды и коневодства. — Сыктывкар, 2008.
- Понарядов В. В. Распространение названий седла в индоевропейских языках // Индоевропейское языкознание и классическая филология — XVII (чтения памяти И. М. Тронского). — СПб., 2013; режим доступа: <http://www.philology.ru/linguistics3/ponaryadov-13.htm>
- Портнов А. Ремонт русской регулярной кавалерии во время Отечественной войны 1812 года // Коневодитель, № 2, 2014.
- Потапова Е. Амазонка // Коневодитель, № 2, 2013.
- Предания и мифы средневековой Ирландии. — М., 1991.
- Раджабли Х., Волкова Е. Питомец резвый Карабах // Конный мир, № 6, 2009.
- Раевский Д. С. Модель мира скифской культуры. Проблемы мировоззрения ираноязычных народов евразийских степей I тысячелетия до н. э. / Мир скифской культуры. — М., 2006.
- Раевский Д. С. Очерки идеологии скифо-сакских племен. Опыт реконструкции скифской мифологии / Мир скифской культуры. — М., 2006.
- Раздорский А. И. Конская торговля Москвы в XVII веке (по материалам таможенных книг 1629 и 1630 гг.). — М., 2011.
- Райссман М. Увидеть черное в белом // Конный мир, № 10, 2009.

- Рау Б. и Г. Новое или старое? // Конный мир, № 4, 2014.
- Рау Г. Выездка как способ выживания // Конный мир, № 5, 2014.
- Ритюнская Н. Наследие русского эпоса // Конный мир, № 1, 2002.
- Рождественская Г. Орловский рысак. — М.: Аквариум, 2003.
- Розова Е. Лошадь — слово русское // Конный мир, № 7, 2006.
- Романчук М. Есть ли в России лошади? // Альфа Кентавра, 2011.
- Сборнов В. Конь в крестьянском хозяйстве // Конный мир, № 12, 2009.
- Сборнов В. Лихач как средство агитации // Конный мир, № 3, 2009.
- Сванидзе А. А. Викинги — люди саги: жизнь и нравы. — М., 2014.
- Сергеева Е. «Вечный двигатель» мировой селекции? Часть 1 // Конный мир, № 4, 2009.
- Сергеева Е. «Вечный двигатель» мировой селекции? Часть 2 // Конный мир, № 5, 2009.
- Сергеева Е. Знакомые... незнакомцы // Конный мир, № 2, 2012.
- Серошевский В. Л. Сытый всадник, голодная лошадь // Конный мир, № 4, 2008.
- Сибиря О. «Одежда» лошади // Коневодитель, № 6, 2014.
- Сильва Паола да. Бразильские мотивы // Конный мир, № 5, 2004.
- Сильва Паола да. Лошадь из прошлого // Конный мир, № 5, 2008.
- Сильва Паола да. Последние из могикан Соррайи // Конный мир, № 2, 2003.
- Симонов Л., Мердер И. Лошади. Конские породы. — М., 2008.
- Славик Х. Алжирское приключение: по следам берберийской лошади // Конный мир, № 10, 2008.
- Славик Х. Зверские игры // Конный мир, № 5, 2005.
- Славик Х. Королевские лузитано Альтер Риал // Конный мир, № 9, 2008.
- Славик Х. Краски Хортобади // Конный мир, № 4, 2005.
- Славик Х. Норикер: история длиной в 2000 лет // Конный мир, № 9, 2006.
- Сливка И. Бронницкий конный завод // Конный мир, № 2, 2007.
- Смирнов А. Скифы. — М.: Ломоносовь, 2012.
- Снигирев Р., протоиерей. Библейская археология: Учебное пособие для духовных школ. — М., 2007.
- Сорокина И., Милько О. Богатыри ополья // Конный мир, № 9, 2007.
- Сорокина И., Милько О., Игнатьева Е. В подводу и под воеводу // Конный мир, № 6, 2002.

- Стародумов М. Выведенная по стандарту // Конный мир, № 6, 2008.
- Стародумов М. Он — русский американец // Конный мир, № 4, 2007.
- Стеблин-Каменский М. И. Труды по филологии. — СПб., 2003.
- Степановская В. Невские забавы // Конный мир, № 4, 2003.
- Стольная Е. Самая совершенная // Конный мир, № 3, 2005.
- Суходольская И. Белый конь великой победы // Конный мир, № 3, 2005.
- Суходольская И. Заповедник орловской породы // Конный мир, № 5, 2006.
- Суходольская И. «И капли крови его горячей, как искры, вспыхнут...» // Конный мир, № 6, 2006.
- Суходольская И. Рысаки Тамбовщины // Конный мир, № 7, 2007.
- Тиханова Е. Путешествие по величию прошлого // Конный мир, № 1, 2012.
- Толстой В. Конный спорт. — Харьков, 1931.
- Трубицын К. Парит, едва земли касаясь... // My Horse, № 13, 2008.
- Трубицын К., Горячева М. Лошадь по-японски // My Horse, № 17, 2009.
- Тырданов И., Гронский Е. Автомобиль — не лошадь, а средство передвижения // Конный мир, № 4, 2002.
- Угрюмов В. Исповедь на заданную тему... // Конный мир, спецвыпуск, 2010.
- Урнов Д. М. Кучера и ковбои / На благо лошадей. Очерки иппические. — М., 2011.
- Урнов Д. М. Последний парад, или Паспорт кобылы. На благо лошадей. Очерки иппические. — М., 2011.
- Успенский В. Триумф у подножья арки // Конный мир, № 3, 2004.
- Успенский Ф. Б. К вопросу о жанровой характеристике нида / Слово в перспективе литературной эволюции: К 100-летию М. И. Стеблин-Каменского. — М., 2004.
- Устюжанин Б. А. Верховая стрельба из лука. Части 1–2 // Коневодитель, № 1–2, 2015.
- Фадеева И. О дамской верховой езде. Изд. 2-е, доп. — СПб., 2014.
- Филонов М. На упряжке по воде // Конный мир, № 1, 2007.
- Флиттнер Н. Д. Культура и искусство Двуречья и соседних стран. — М., 2011.
- Франчини М., Баллеро Ж.-Ф., Ру М. Орлиное перо в конской гриве // Конный мир, № 4, 2002.

- Фустер Ф., Бейстербош Ж. Загадка острова Менорка // Конный мир, № 11, 2009.
- Хиенкина И. Хождение за текинцами. — СПб., 2011.
- Хичкок Д. История одной гипотезы // Конный мир, № 5, 2008.
- Храброва Л. В генах записано все // Конный мир, № 2, 2008.
- Храброва Л. Откуда родом кони скифов? // Конный мир, № 1, 2006.
- Цыганова Т., письмо в редакцию журнала «Конный мир» // Конный мир, № 5, 2006.
- Цыганок И. Першерон — богатырь из Франции // Конный мир, № 5, 2001.
- Чендев В. И. Боец буденновской породы // Коневодитель, № 5, 2012.
- Чернышова О. Вначале был Терский... // Конный мир, № 3, 2008.
- Четыре храма конного искусства // Конный мир, № 5, 2014.
- Чиннова Е. Самарский ипподром: страницы истории // Конный мир, № 8, 2006.
- Шабля В. Великий всадник Москворечья // Коневодитель, № 2, 2015.
- Шабля В. Джигитовка // Коневодитель, № 4, 2013.
- Шабля В. История конного дела в России // Коневодитель, № 5, 2012.
- Шабля В. Классическая выучка в России // Коневодитель, № 2, 2013.
- Шабля В. Путь джигитовки вне России // Коневодитель, № 5, 2013.
- Широкова Н. С. Культура кельтов и нордическая традиция Античности. — СПб., 2000.
- Шкунаев С. В. Герои и хранители ирландских преданий / Предания и мифы средневековой Ирландии. — М., 1991.
- Шмелева М. Охотники до колец // Конный мир, № 4, 2004.
- Шрейнер И. Английская легенда // Альфа Кентавра, № 1, 2009.
- Штатнова Е. Те, кто хранит королеву // Конный мир, № 5, 2006.
- Щекин В. Яков Иванович Бутович — коллекционер и коннозаводчик // Конный мир, № 5, 2005.
- Юдинцева В. Из прошлого в будущее нить // Конный мир, № 3, 2012.
- Ярмолич М. Ю. Универсал из Беларуси // Коневодитель, № 1, 2014.
- Ястребицкая А. Л. Западная Европа XI—XIII веков. — М., 1978.

- Anthony D. W. *The Horse, the Wheel, and Language: How Bronze-Age Riders from the Eurasian Steppes Shaped the Modern World*. Princeton University Press. Princeton and Oxford. 2007.
- Burris-Davis B. *Parthian Horses. Parthian Archers. A real Short History*, с сайта www.parthia.com, режим доступа: http://www.parthia.com/parthia_horses_burris.htm, 05.01.2015.
- De las Formas de Montar, сайт *El Caballo Losino*, режим доступа: <http://www.soscaballolosino.com/FormasDeMontar.html>, 08.03.2015.
- Dutson J. *Storey's Illustrated Guide to 96 Horse Breeds of North America*. Storey Publishing, 2005.
- Duxbury G. R. *More about the Horse in War // Military History Journal*, Vol. 1, No 3, December 1968. Сайт «The South African Military History Society / Die Suid-Afrikaanse Krygshistoriese Vereniging», режим доступа: <http://samilitaryhistory.org/vol013gd.html>, 11.03.2015.
- Ewers J. C. (2010) *The Horse in Blackfoot Indian Culture*. University Press of the Pacific, Honolulu, Hawaii.
- Flores Hernández B. *La jineta indiana en los textos de Juan Suárez de Peralta y Bernardo de Vargas Machuca*, режим доступа: <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/390/396>, 08.03.2015.
- Frawley D. *The Myth of Aryan Invasion of India*, с сайта www.aryavert.com, 05.01.2015.
- Green M. A. *The Symbolic Horse in Pagan Celtic Europe: An Archaeological Perspective / The Horse in Celtic Culture. Medieval Welsh Perspectives*, edited by Sioned Davies and Nerys Ann Jones, Cardiff: University of Wales Press, 1997.
- Hudson I. *Horses in the Early Historic Period: Evidence from the Pictish Sculptured Stones / The Horse in Celtic Culture. Medieval Welsh Perspectives*, edited by Sioned Davies and Nerys Ann Jones, Cardiff: University of Wales Press, 1997.
- Jenkins D. *The Horse in the Welsh Law Texts / The Horse in Celtic Culture. Medieval Welsh Perspectives*, edited by Sioned Davies and Nerys Ann Jones, Cardiff: University of Wales Press, 1997.
- Jones N. A. *Horses in Medieval Welsh Court Poetry / The Horse in Celtic Culture. Medieval Welsh Perspectives*, edited by Sioned Davies and Nerys Ann Jones, Cardiff: University of Wales Press, 1997.

- Kelly P. The Earliest Words for «Horse» in the Celtic Languages / The Horse in Celtic Culture. Medieval Welsh Perspectives, edited by Sioned Davies and Nerys Ann Jones, Cardiff: University of Wales Press, 1997.
- Marshall M. All American Horse, Kentucky Mountain Saddle Horse News, fall 2008, режим доступа: http://www.kmsha.com/magazine/archives/08_Fall/mag_feature.htm, 07.03.2015.
- Montrar a la Jineta, Zenetes y Montoneras Gau-chas, блог Raíces y Sabiduría, режим доступа: <http://raicesysabiduria.blogspot.ru/2013/09/montar-la-jineta-zenetes-y-montoneras.html>, 08.03.2015.
- Olofsson J., Josefson E. Horse Sacrifice at Eketorp Fort, Sweden // The Frontier of Archeological Reconstruction, volume 49, number 1: 28–34.
- Raulwing P. The Kikkuli Text. Hittite Training Instructions for Chariot Horses in the Second Half of the 2nd Millenium B. C. And Their Interdisciplinary Context, December 2009.
- Shahbazi A. Sh. Parthian Army, с сайта www.iranchamber.com, режим доступа: http://www.iranchamber.com/history/parthians/parthian_army.php, 05.01.2015.
- Swart S. Riding High: Horses, Humans and History in South Africa. Johannesburg: Wits University Press, 2010.
- The Military Horses' Beginning, режим доступа: <https://sites.google.com/site/historyofthewarhorse1/home>, 06.01.2015.
- Tomassini G. B. «A la brida» and «a la gineta.» Different riding techniques in the late Middle Ages and the Renaissance, сайт The Works of Chivalry, режим доступа: <http://worksofchivalry.com/en/a-la-brida-and-a-la-gineta-different-riding-techniques-in-the-late-middle-ages-%E2%80%A8and-the-renaissance/>, 08.03.2015.

Содержание

| | |
|--|-----|
| Введение | 5 |
| Глава 1. Зубы и скипетры: о проблеме одомашнивания | 7 |
| Глава 2. Лошади Ближнего Востока | 25 |
| Глава 3. Лошади Античности | 42 |
| Глава 4. Кельтский мир. | 61 |
| Глава 5. Лошади Средневековья: Европа, Ближний и Средний Восток | 70 |
| Глава 6. Новое время — новые лошади | 92 |
| Глава 7. По горам, по долам | 119 |
| Глава 8. Индия и Дальний Восток | 141 |
| Глава 9. Лошади колоний | 158 |
| Глава 10. Лошади в России. | 191 |
| Глава 11. Вызовы новейшего времени | 227 |
| Заключение. | 254 |
| <i>Литература.</i> | 256 |

Курская В.

К93 История лошади в истории человечества / Вера Курская. — М.: Ломоносовъ. — 2016. — 280 с. — (История. География. Этнография).
ISBN 978-5-91678-305-6

Уже несколько тысячелетий лошадь служит человеку. На лошадях пахали, охотились, перевозили грузы, воевали, их выращивали на мясо. Но самое главное — лошади связывали земные пространства: без них невозможно было бы возникновение первых империй, и вся человеческая история сложилась бы иначе. За обладание ими вели войны, их берегли пуше зеницы ока, но порой — как ценное имущество — уничтожали, дабы они не достались врагу. Историк и ипполог Вера Курская рассказывает о лошадях древних царств, скифов, греков, римлян, кельтов, византийцев, гуннов, монголов, Арабского Востока, европейского Средневековья, Индии, Китая, Японии, Древней Руси... И, конечно же, о величайшем разнообразии современных пород — от красавцев-скакунов и степенных тяжеловозов до карликовых аппалуза-пони. А также о приемах верховой и упряжной езды, конструкциях экипажей и традициях коннозаводства разных стран. Фактов, собранных в этой интереснейшей книге, с лихвой хватит на обширную энциклопедию.

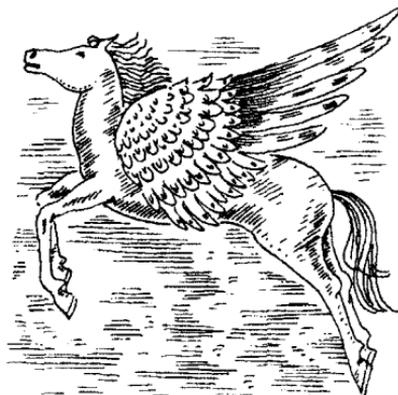
УДК 636.1
ББК П611г

Книга изготовлена в соответствии с Федеральным законом
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ, ст. 1, п. 2, пп. 3.
Возрастных ограничений нет

История. География. Этнография

Вера Курская

История лошади в истории человечества



Редактор В. Колесников
Верстка А. Петровой
Корректор Н. Пушина

Подписано в печать 09.11.2015.
Формат 60×90/16. Усл. печ. л. 17,5.
Тираж 1200 экз. Заказ 6752

ООО «Издательство «Ломоносовъ»
119034 Москва, Малый Левшинский пер., д. 3
Тел. (495) 637-49-20, 637-43-19
info@lomonosov-books.ru
www.lomonosov-books.ru

Отпечатано способом ролевой струйной печати
в АО «Первая Образцовая типография»
Филиал «Чеховский Печатный Двор»
142300, Московская область, г. Чехов,
ул. Полиграфистов, д. 1
Сайт: www.chpd.ru, E-mail: sales@chpd.ru,
тел. 8(499)270-73-59

Вера Курская
История
лошади
в истории
человечества

Уже несколько тысячелетий лошадь служит человеку. На лошадях пахали, охотились, перевозили грузы, воевали, их выращивали на мясо. Но самое главное — лошади связывали земные пространства: без них невозможно было бы возникновение первых империй, и вся человеческая история сложилась бы иначе. За обладание ими вели войны, их берегли пуще зеницы ока, но порой — как ценное имущество — уничтожали, дабы они не достались врагу. Историк и ипполог Вера Курская рассказывает о лошадях древних царств, скифов, греков, римлян, кельтов, византийцев, гуннов, монголов, Арабского Востока, европейского Средневековья, Индии, Китая, Японии, Древней Руси... И, конечно же, о величайшем разнообразии современных пород — от красавцев-скакунов и степенных тяжеловозов до карликовых аппалуза-пони. А также о приемах верховой и упряжной езды, конструкциях экипажей и традициях коннозаводства разных стран. Фактов, собранных в этой интереснейшей книге, с лихвой хватит на обширную энциклопедию.



ISBN 978-5-91678-305-6

