

крайней мере, в этой статье) пойдет не об одомашнивании лосей, хотя одно время эта тема была весьма модной. И не о «дошлифовке» северного оленя до пригодности к военно-транспортной службе, хотя и об этом есть что сказать. Однако семейство оленьих покамест подождет. А вот семейство полорогих и конкретно — бычьих...

Есть среди них один вид, издавна использовавшийся как транспортное и даже отчасти ездовое животное. Это як. Красноармейское руководство начало присматриваться к якам очень рано, вскоре после завершения Гражданской войны и задолго до Отечественной. Продолжим цитату из книги Городовикова:

*«В первый раз я познакомился с яками в Южной Киргизии. Наш отряд поднимался на перевал на высоте четырех километров. Кони наши хрипели и задыхались в разреженном горном воздухе. Мы спешили и, ведя коней в поводу, с трудом продвигались дальше. Вдруг красноармейцы стали показывать друг другу на какое-то страшное чудовище, показавшееся из-за поворота. «Гляди-ка, черт, черт!» — закричали они.*

*Черт шагал очень спокойно. На спине у него сидел всадник. Все туловище животного и короткие крепкие ноги были покрыты густой волнистой черной шерстью, волочившейся по земле. Густая черная грива, спадая с безрогого лба, почти закрывала глаза. «Ох-хо-хо, кони устали, плохо, большая*

## Транспамирские вояжи

В прошлой статье мы говорили о попытках создать новые формы «армейских» животных на основе межвидовых гибридов отряда непарнокопытных. Попытка по большому счету завершилась провалом, но ведь шансов на успех тут по определению было маловато: исходное разнообразие невелико, а вот биологическая дистанция между потенциально ценными видами, наоборот, значительна.

У парнокопытных же картина куда более пестрая, в принципе позволяющая надеяться на получение ездовых и транспортных вариантов совершенно нового типа. Нет, речь (по



## ЗЕМЛЯ И ЕЕ ОБИТАТЕЛИ



*Хайнык под грузом. В современном Тибете (и не только) эти полукровки до сих пор остаются ценными транспортными животными — но лишь в долинах: на склоне им с яком не тягаться*

гора!» — закричал всадник-киргиз и подхлестнул своего яка.

Вслед за ним из-за поворота вышел целый караван. Каждый як нес поклажу не меньше десяти пудов. Мои бойцы остановились и долго глядели вслед невиданным чудовищам. «В этих местах только на чертях и ездить», — сказал кто-то.

<...> На большой высоте як выдерживает любой холод, по снегу любой глубины не идет, а ползет. Снег доходит до самого брюха, а он подгребает под себя снег, как по воде плывет. Ведь снег в горах рыхлый и сухой, как пух. И спит як в снегу, как в пуховой перине — шерсть спасает его от холода. <...>

«А почему бы не повезти в Мургаб хлеб на яках? — подумал я. — Они не боятся стужи, высоты, не станут ни задыхаться, ни выдыхаться. <...> Они перенесут все трудности дальнего пути. Нужно достать несколько сот «чертей». Да, но что они будут есть? Ведь придется брать с собой корм для всей этой оравы. Значит, прибавить еще сотню яков? Но тогда караван растянется на десять километров. Отставить».

«Отставить» Городовиков решил потому, что он в то время (1935 год) был заместителем командующего Среднеазиатского военного округа, который всего два года как окончательно довоевал с последними басмачами. Целью операции было заявлено «обеспечение доставки хлеба Памиру и восста-



*Якогаля первого поколения. Роскошный зверь, вполне пригодный для военно-транспортной работы в горах Индостана, — но вот для Памира он недостаточно тепло одет*

новление связи», причем хлеб завозили в изолированный заснеженными перевалами поселок Мургаб, что фактически на афганской границе, — а Городовиков, сохраняя свою прошлую должность, был вдобавок назначен чрезвычайным уполномоченным по координированию действий военных и гражданских властей. Поэтому он смог позволить себе такую роскошь, как отрядить на задание практически весь имевшийся в наличии грузовой автотранспорт, колесный и гусеничный, а также саперную часть с приказом «действовать, как в бою». Собственно, так и получилось: в ходе тяжелейшего рейда через Страну смерчей были погибшие, операция по всем параметрам проходила как военная, — а в случае провала ее прогнозировалась ни много ни мало фактическая утрата контроля над Памиром.

Вот что стояло за официальной целью (восстановление связи и доставка продовольствия в приграничный Мургаб, который упорно именуется «городом»). В воспоминаниях Городовикова транспамирский вояж выглядит как гуманитарная помощь гражданскому населению, но одного хлеба везли свыше четырехсот тонн. Для небольшого, хотя и стратегически важного — то-то и оно! — поселка это явно чрезмерный запас, если речь идет о зимнем прокорме только его жителей.

Все эти детали мы описываем только по одной причине: показать, какого масштаба была операция, для которой первоначально всерьез предполагалось использовать только «ячный» транспорт. Кстати, при всей военизованности время было все же мирное — поэтому колонна шла по наиболее удобному из возможных маршрутов, а не по труднодоступным тропам, иначе без «чертей» дело не обошлось бы. Без них и так не обошлось: на яках двигалась «передовая разведка», намечающая путь для автоколонны. Сам же командующий выезжал на реки пощипровку (именно это восточный герминатор Городовиков и использует!) на совсем уж необычных животных. Но об этом опять-таки потом, в одной из следующих статей.

Вообще же любителям фантастики будет небезынтересно узнать, что маршрут проходил по Алайской долине, обитатели которой именовались соответственно алайцами. Местность, допустим, совсем не похожа на пейзажи Алайского герцогства, знакомые нам по «Парню из преисподней» братьев Стругацких, — но самый путь через «Страну смерчей» угадывается и в мучительно пешем маршруте «Страны багровых туч», и в оверсане «Пути на Амальтею». Да и в «Попытке к бегству» мы видим массу узнаваемых деталей: губительное для людей морозное заснеженное пространство, прорезанное следами «то ли колес, то ли гусениц»... джутовые мешки... запас продовольствия для голодающих... рассуждения об охоте (правда, не на памирских архаров)... обнаглевшие от зимней бескормицы хищники (правда, не волки)... черные безрогие морды ломящихся сквозь сугробы копытных (правда, скорее оленьего телосложения)... А напоследок — нестандартные ездовые животные (правда, не яки).

Удивляться такому сходству не станем: «Поход через Страну смерчей» был опубликован в 1939 году, моментально сделавшись, выражаясь современным языком, бестселлером — и



*Молодые якогайлы второго поколения в заповеднике Аскания-Нова. Эти безрогие «черти» обладают достаточно хорошей шубой для высокогорной службы*



не переставал им быть вплоть до начала творческого пути братьев Стругацких.

Итак, «черти» для горных подразделений очень даже полезны. Но ведь они уже есть в готовом виде, зачем изобретать еще какие-то гибриды?

Затем, что будущий командарм Городовиков действительно имел основания усомниться, насколько применимы выючные яки при решении крупномасштабных задач.

В компьютерной игре «Карнаж» грузоподъемность яка приравнена к верблюжьей (выше — только у дракона!) и почти вдвое превышает конскую. Забавно. Красные командармы имели более точные сведения: десять пудов (тоже далеко до верблюжьей поклажи!) — это все-таки не стандартный караванный груз, а предельный вес, который можно навьючить на огромного матерого «черта», идущего по сносной тропе. Если же формировать большие караваны, то ситуация изменится: ведь погоду делают не рекордсмены, действующие в благоприятных условиях, а рядовые «пользовательные» экземпляры.

ры. В горном бездорожье, требующем «плыть» по снегу, на по-настоящему многодневном, многонедельном маршруте среднестатистический «черт» понесет вдвое, а порой и втрое меньшую ношу. Со скоростью 2—3 км/ч.

Короче говоря, на сильного верблюда (о драконе говорить поостережемся) можно взвалить такого вот среднего «чертика» вместе с его выюком — и верблюд понесет этот груз с аналогичной скоростью. Правда, конечно, не по горам.

Что поделать: такова общая особенность «аборигенной» фауны, не прошедшей тысячелетнего отбора с учетом военных нужд. Для локальных спецопераций такие животные очень даже подходят, но делать на них ставку в армейском масштабе — чревато.

## Время якоидов

Когда речь не шла о по-настоящему высокогорных перевозках, даже сами монголы и тибетцы предпочитали седлать и навьючивать не яков, а хайныков: полукровок, помеси яков с коровами. Хайныки в отличие от зебридов способны к размножению, но ценится первое поколение, за счет гетерозиса более мощное, чем родители.

В горах хайнык все же уступает яку и по «вездеходности», и по общей выносливости. Однако это гибридизация, так сказать, традиционная; а вот если поставить дело на научную основу...

Этим и занялись в Аскании, благо технология была хорошо отработана: к началу 30-х годов прошлого столетия в заповеднике уже имелись разные гибриды с примесью яка, пока что чисто сельскохозяйственные.



Папа якогаялов второго поколения: чистокровный «черт» с асканийской пропиской. Как видим, комолостью тут и не пахнет

Рисунок, сделанный во время второй экспедиции Семенова Тянь-Шанского (1857). По «сырту», холмистой равнине, примыкающей к высоким хребтам, ездит порой даже не на хайныках, а на самых обыкновенных быках



ЗЕМЛЯ И ЕЕ ОБИТАТЕЛИ

Оптимальный материал для скрещивания подобрали почти сразу — гаял. Это бык другого вида: собственно говоря, domestифицированный подвид гаура, *Bos frontalis*. Давно одомашненный, но, как и як, еще не растерявший полудикой выносливости (местами гаялы даже успешно одичали, вернулись в джунгли, например на севере современной Мьянмы, в индийском штате Ассам, во Вьетнаме и Камбодже). Гаял довольно близок к яку и по крови, так что можно было ожидать плодовых помесей — и эти ожидания действительно оправдались... отчасти. Во всяком случае, результаты получились куда лучше, чем при попытках создать «тройной» гибрид между коровами яков и быками зубробизонов. Такие попытки в Аскании начали предпринимать сразу после похода через «Страну смерчей», в том же 1935 году, но, строго говоря, дело не дошло даже до стадии потомства первого поколения: гибридные якозубробизончики погибали еще в материнской утробе, губя при этом и мать.

А вот такой поведенческой каверзы, которую устроили своим создателям зеброиды (и которая якозубробизонов тоже почти наверняка коснулась бы!), можно было не ожидать: характер у гаяла смиренный, да и домашний як, по бычьим меркам, не такой уж агрессор.

Наконец, the last but not least: гаял очень даже привычен к условиям гор (правда, южных, индийских и бирманских), что давало ему преимущество перед «коровьей составляющей» хайныков, за счет которой эти гибриды сразу пасовали перед яками в условиях высокогорья.

Якогаялы появились в Аскании еще до войны. Гибрид первого поколения был очень хорош, однако для памирских походов не годился: унаследовал от гаяла короткую шерсть. Но он оказался плодовит (и снова — отчасти), так что вскоре возникло второе поколение, в котором ячьей крови содержалось уже три четверти.

Это были вполне приличные «черты», почти столь же защищенные от холода, как стандартный як (даже с подбрюшной «юбочкой», позволяющей форсировать глубокоснежье!), зато несколько выше его на ногах — что, видимо, могло обеспечить чуть большую резвость и грузоподъемность без снижения проходимости. По прихотливому сцеплению генов они даже получились комолыми: для домашних яков вариант нормы не единственный, но возможный — и притом желательный, ведь на ячи рога даже в военное время никто не собирался ставить пулеметы!

До войны этих «трехчетвертушек» создать не успели, а вот в первую послевоенную пятилетку они уже пошли в серию. И что же?

Ничего особенного: ни в горнотранспортном смысле, ни в мясомолочном для «мирного» животноводства. Причин тому можно найти несколько, но главная, пожалуй, кроется в том «отчасти», которое поминалось уже дважды.

Дело в том, что якогаялы и первого, и второго поколений были плодовиты лишь наполовину. На женскую половину. Это, увы, известная ситуация: сперматогенез вообще сложнее оогенеза, содержит несколько «уязвимых» стадий, поэтому, даже когда число хромосом у родителей совпадает, гибридные самцы довольно часто оказываются бесплодны.

Следовательно, разведение этой новой породы в себе оказалось невозможно. Конечно, нет никаких проблем с тем, чтобы использовать гибридных быков (именно они-то и представляют наибольшую транспортную ценность!) как «мулов», а для дальнейшего воспроизводства можно каждый раз заново вводить папу-яка. Но ведь это означает, что и гаяла на предшествующем этапе тоже придется вводить. Ох, до чего же переусложненное уравнение... Особенно если учесть, что гаялов и содержать-то можно лишь в асканийском климате, никак не в памирском, причем полукровок первого поколения это тоже касается. Стало быть, для получения искусственно улучшенного «черта» надо держать определенное количество яков в Аскании (а им там жарко и непривычно, почти как гаялам на Памире), там же проводить оба этапа гибридизации — и лишь после этого доставлять «трехчетвертушек» к месту службы...

Разумеется, получать гибридов третьего поколения можно бы и прямо на месте службы, задействовав самца яка уже там. Но существо со всего лишь одной восьмушкой гаяльской крови — это уже не совсем гибрид. Сколько-нибудь заметного выигрыша по сравнению с обычным яком у него не получится. Гетерозис не передается по наследству даже после полной победы «мичуринской биологии».

В общем, возиться с созданием и доставкой «трехчетвертушек» имело смысл лишь в том случае, если бы обычные, давно проверенные временем и горами яки вдруг по какой-то причине совершенно перестали годиться в качестве военного транспорта. Но они не перестали.

Да и автомобильные дороги через Памир 50-х годов уже были проложены.