

товленные клещи, которыми буферъ сгибается и вставляется въ это углубленіе. Затѣмъ открываютъ и вынимаютъ клещи, причемъ буферъ вслѣдствіе своей большой упругости принимаетъ первоначальную форму и плотно держится.

Выгоды буфера Гартмана разнообразны. Его можно по желанію вставить или удалить изъ копыта. Такъ какъ лежащая между вѣтвями подковы части буфера прикрываютъ копыто, то онъ способствуетъ равномерному обремененію всѣхъ частей подошвенной поверхности копыта, а такъ какъ дѣятельность именно этихъ частей (подошвы и стрѣлки), даже при самой лучшей ковкѣ, разстраивается, то буферъ является самымъ подходящимъ средствомъ для урегулированія этой дѣятельности. Поэтому Гартманъ вполне правъ, когда говоритъ, что, принимая во вниманіе дѣятельность копыта, лошадь съ буферами можетъ сравниться съ лошадью некованною. Кромѣ того, буферъ препятствуетъ прилипанію комьевъ снѣга и внѣдренію острыхъ предметовъ въ подошвенную поверхность копыта. На гладкой мостовой (асфальтъ и т. п.) лошади не скользятъ. При зимней гололедицѣ буферъ также препятствуетъ лошади скользить.

Однако, дѣйствіе его въ этомъ случаѣ не полное, такъ какъ при сильной зимней гололедицѣ подковы должны быть снабжены вставными или винтовыми шипами.

Съ другой стороны, слѣдуетъ принять во вниманіе, что, какъ показываетъ опытъ, буферъ, превышающій поверхность подковы, легко можетъ вызывать чрезмѣрное давленіе на зацѣпную часть, если подошва плоская или полная. Замѣчено также, что лошади, ходяція на буферѣ первый разъ, имѣютъ часто неувѣренный ходъ. Причиной всегда является буферъ, превышающій уровень подковы. По указаніямъ Гартмана, передняя половина буфера никогда не должна достигать нижняго края подковы; напротивъ, подкова должна превышать эту часть буфера, по крайней мѣрѣ, на 2 мил. Только задній конецъ буфера можетъ и долженъ нѣсколько превышать подкову. Исключеніе допускается зимой при глубокомъ снѣгѣ, когда буферъ всѣми своими частями можетъ превышать подкову. Тогда онъ тѣмъ лучше выполняетъ свое назначеніе—препятствовать лошади скользить.

При перековкѣ лошади на старые буфера, чтобы буферъ остался на прежней высотѣ надъ уровнемъ подковы, подкладываютъ подъ него опилки.

Стояніе лошади на буферахъ въ конюшнѣ вредно. Слѣдствіемъ этого бываетъ гніеніе стрѣлки.

„Мой собственный опытъ относительно резиновыхъ буферовъ Гартмана, говоритъ гр. Врангель, ограничивается тѣмъ, что я примѣнялъ ихъ

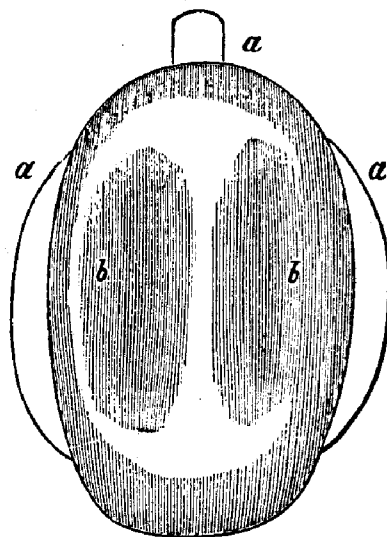


Рис. 146. Патентованный копытный буферъ Гартмана.

къ парѣ упряжныхъ лошадей съ вполне нормальными копытами въ течение всей зимы на очень неровной почвѣ, что не влекло за собой никакихъ неудобствъ, въ родѣ неувереннаго хода или потери буфера; наоборотъ, было констатировано, что ходъ этихъ рѣзвыхъ животныхъ въ смыслѣ твердости не оставлялъ желать ничего лучшаго. Разумѣется, кузнецу и кучеру даны были самыя подробныя указанія, какъ примѣнять и вставлять буферъ“. Такъ какъ личный опытъ гр. Врангеля не представляется достаточно убѣдительнымъ, то считаемъ умѣстнымъ привести напечатанное въ „Hufschmied“ сообщеніе одного болгарскаго ветеринарнаго врача Кальнинга о поѣздкѣ черезъ Балканы. На основаніи этого разсказа можно сдѣлать надлежащую оцѣнку полезности буфера Гартмана. Кальнингъ пишетъ слѣдующее:

„Въ первые дни января 1884 г. 14 офицеровъ, въ сопровожденіи такого же числа вѣстовыхъ, совершили поѣздку изъ Шумлы черезъ Балканы въ Софію. Это разстояніе въ 300 километр. должно было быть

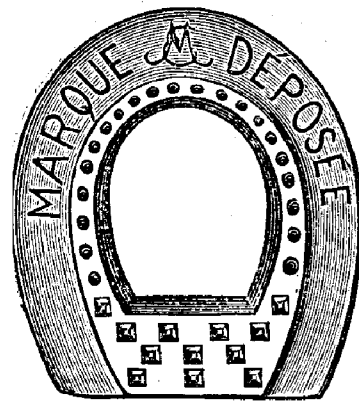


Рис. 147. Нижняя поверхность каучуковой подстилки подъ подкову.

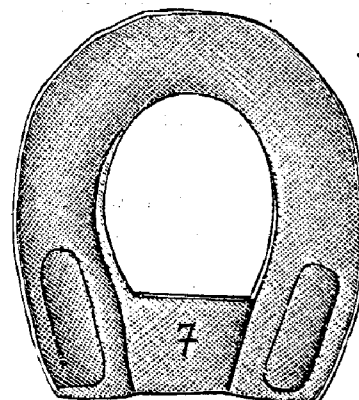


Рис. 148. Та же подстилка съ верхней поверхности.

сдѣлано въ 3 дня; но вслѣдствіе препятствій, о которыхъ рѣчь впереди, его прошли въ 4 дня. Всѣ лошади, которыя должны были пройти это разстояніе, были кованы у меня: 14 — простыми подковами съ двумя тупыми шипами, 10 — съ однимъ заостреннымъ шипомъ, 2 — турецкой подковой и 2 —

съ буферами Гартмана. Въ это время Балканы были покрыты глубокимъ, свѣже-выпавшимъ снѣгомъ, который по причинѣ теплой погоды былъ мягокъ и липокъ. Во многихъ мѣстахъ южной стороны и почти на каждой горѣ была гололедица съ мелкими камешками и пескомъ, такъ что поверхность была шероховата и подковы быстро стирались. Опаснѣйшія мѣста были тамъ, гдѣ ледъ былъ покрытъ снѣгомъ. Такая дорога дѣлала поѣздку не только тяжелою, но и въ высшей степени опасною; снѣгъ прилипалъ между вѣтвями подковы, такъ что лошади спотыкались на каждомъ шагу, шипы притуплялись, животныя скользили, падали и угрожали часто упасть въ пропасть. Аллюръ тѣмъ не менѣе нужно было соблюдать, такъ какъ требовалось совершить поѣздку въ три дня. Двѣ лошади съ копытами буферами хорошо выдержали это путешествіе; онѣ шли легкимъ, твердымъ шагомъ и ни разу не скользили, даже на самыхъ крутыхъ мѣстахъ.

„Изъ остальныхъ лошадей цѣли достигли только семь, между ними одна, кованная на турецкую подкову. Этотъ случай достаточно говорить въ пользу копытнаго буфера зимой въ гористыхъ мѣстахъ, особенно, если

принять во вниманіе, что эти двѣ лошади пришли въ Софію менѣе утомленными, чѣмъ остальные“.

Другими изобрѣтеніями въ этой области являются каучуковыя подкладки системы Роберта въ Парижѣ и сходныя съ ними, но болѣе прочныя каучуковыя подкладки для подковъ системы Eloy Messiers (рис. 147 и 148). Но такъ какъ изобрѣтенія эти не получили распространенія, то мы упоминаемъ о нихъ лишь ради полноты.

Изобрѣтенныя братьями Саксъ и кузнецомъ Зибертомъ въ Берлинѣ пробковыя подошвы оказались на практикѣ не пригодными. Къ сожалѣнію, мы не можемъ сказать, каковы появившіеся въ продажѣ буфера, введенные въ продажу Гуго Прерауеромъ, (Agentur & Commission, Berlin O., Wallnertheaterstrasse 33). По увѣренію фабриканта, буфера эти, сдѣланные изъ очень прочныхъ волоконъ, оказываютъ большее противодѣйствіе вѣшнимъ вліяніямъ, чѣмъ соломенные буфера, и никоимъ образомъ не

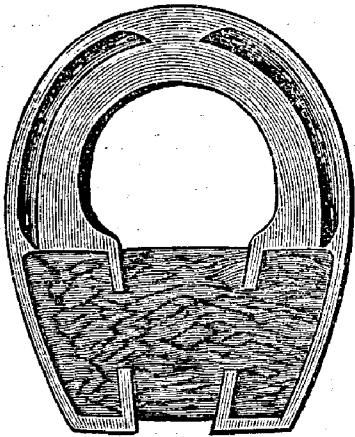


Рис. 149. Патентованная подкова съ вкладынями.

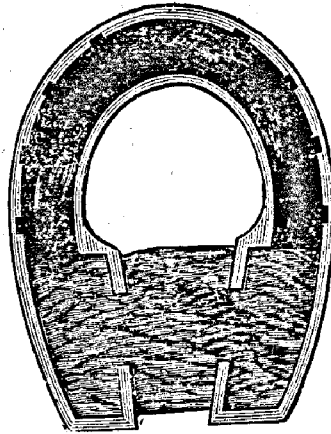


Рис. 150. Канатная подкова съ вкладынями.

препятствуютъ дѣятельности копыта. Этотъ буферъ можно вставить рукой въ подкову, такъ какъ животное при ходьбѣ давитъ на него всей тяжестью своего тѣла. Мы должны, однако, замѣтить, что подошвы, сдѣланные изъ войлока или изъ соломы, не только не предохраняютъ отъ прилипанія снѣга, но наоборотъ. При болѣе же продолжительномъ пребываніи лошади на едва замерзшей почвѣ или же на почвѣ, покрытой глубокимъ снѣгомъ, подъ копытомъ образуется превышающій поверхность подковы кусокъ льда, который отбивается съ большимъ трудомъ. Въ 1903 году на выставкѣ Всероссийскаго съѣзда ветеринарныхъ врачей, въ С.-Петербургѣ, была выставлена подкова съ приспособленной къ ней въ С.-Петербургѣ, была выставлена подкова съ приспособленной къ ней желѣзной пластинкой, которую примѣнилъ Его Императорское Высочество Великій князь Димитрій Константиновичъ у своихъ лошадей зимою (и примѣняетъ до сихъ поръ) для того, чтобы снѣгъ не набивался между вѣтвями подковы. Пластинка (см. рис. 187) накладывалась на подкову послѣ подковыванія лошади и привинчивалась шипами. Въ конюшнѣ лошади стоитъ безъ пластинки. Снѣгъ при такомъ приспособленіи совершенно не прилипаетъ.