

Глава XIV.

О ѣздѣ въ упряжи.

Современное поколѣніе каретниковъ по всей справедливости можетъ гордиться древностью своихъ предковъ. Врядъ ли мы ошибемся, если предположимъ, что телѣги существовали уже за 2000 лѣтъ до Р. Х.; въ этомъ убѣждаетъ насъ рисунокъ, относящійся къ XV-му столѣтію до Р. Х. и изображающій двухколесную боевую колесницу, которая навѣрное не была первой. Кромѣ того, во второй книгѣ Моисея, въ главѣ 14, ст. 6 и 7 мы находимъ слѣдующее: „И запрягъ онъ телѣгу свою и взялъ народъ свой“, „и взялъ онъ шестьсотъ выбранныхъ телѣгъ и много другихъ еще телѣгъ, что были въ Египтѣ, и выбралъ начальниковъ надъ войскомъ“.

Сомнительно, чтобы эти телѣги были удобны, такъ какъ кузовъ прикрѣплялся непосредственно къ осямъ. Уже древніе персы ѣздили четверками въ четырехколесныхъ крытыхъ повозкахъ. Плутархъ пишетъ: „Персы окружали своихъ женъ охраной, дабы скрыть ихъ отъ любопытныхъ взглядовъ свиты, и во время переѣздовъ ѣздили въ крытыхъ повозкахъ, четверками“. Въ такой же повозкѣ было перевезено тѣло Александра Великаго изъ Александріи въ Вавилонъ въ 323 году до Р. Х.

Въ подтвержденіе древности каретнаго дѣла, позволимъ себѣ привести нѣсколько выдержекъ изъ Библии. Въ первой книгѣ Самуила (гл. 13, ст. 5), на примѣръ, читаемъ: „Тогда собрались книжники для спора съ израильтянами, и было у нихъ тридцать тысячъ телѣгъ, шесть тысячъ всадниковъ и много еще народу, какъ песку морского, и расположились они у Михмаса на востокъ отъ Бетъ-авена“.

Что у грековъ уже въ такъ называемую Героическую эпоху были повозки, видно изъ многихъ стиховъ Илиады (напр., пѣснь 5 ст. 720 или пѣснь 24 ст. 322—326).

Упряжь состояла, какъ видно, изъ ярма, грудного ремня, подпруги, уздечки и вожжей. Какъ упряжь, такъ и повозки были очень роскошно украшены. Такъ, боевая колесница, въ которой Дарій III участвовалъ въ сраженіи при Иссъ (въ 333 до Р. Х.), была украшена золотыми и серебряными работами лучшихъ мастеровъ того времени.

Судя по сохранившимся въ Помпеѣ лѣпнымъ работамъ, можно заключить, что упряжь украшалась съ такою же роскошью.

Древніе греки, однако, очень мало пользовались боевыми колесницами за недостаткомъ мѣста въ Элладѣ. Зато очень процвѣталъ подобный спортъ въ Олимпіи. Обстоятельство, что Алкивиадъ посылалъ каждый разъ

не менѣ семи колесницъ на ипподромъ, указываетъ, что состязанія этого рода имѣли большую притягательную силу для лучшихъ сыновъ Греціи. Но уже въ древнія времена были въ Греціи четырехколесныя повозки, такъ какъ извѣстно, что въ началѣ пятого столѣтія Фемистокль развѣзжалъ по улицамъ Аѣинъ въ четырехколесной колесницѣ.

У римлянъ ѣзда въ упряжи была очень распространена. По крайней мѣрѣ, историки постоянно описываютъ роскошныя колесницы, употреблявшіяся во времена имперіи. Къ такимъ относятся прежде всего двухколесныя триумфальныя колесницы, на которыхъ совершался торжественный въѣздъ полководцевъ-побѣдителей. Въ такую колесницу запрягали обыкновенно четверку сѣрыхъ лошадей. Какъ извѣстно, Неронъ, возвращаясь изъ Олимпіи, ѣхалъ въ колесницѣ, въ которой было запряжено десять лошадей рядомъ. Такія же или похожія колесницы употреблялись для состязаній и для религіозныхъ празднествъ, тогда какъ четырехколесныя повозки примѣнялись для обыкновенныхъ переѣздовъ и для перевозки кладей. Послѣднія назывались „theda“, тогда какъ парадныя колесницы носили у римлянъ названіе „carissa“ или „carrocha“, откуда произошли итальянское „carrozza“, французское „carrosse“ и англійское „carriage“.

Во время темныхъ среднихъ вѣковъ ѣзда въ упряжи была весьма мало развита, и рыцари даже считали изнѣженностью и чѣмъ-то унижительною ѣздить въ экипажахъ; къ тому же и состояніе дорогъ не могло содѣйствовать распространенію такого рода ѣзды. Какъ мужчины, такъ и женщины предпочитали ѣздить верхомъ. Однако совсѣмъ изъ употребленія ѣзда въ экипажахъ не вышла, такъ какъ извѣстно, на примѣръ, что графъ Дерби лишился жизни въ 1253 году, вслѣдствіе паденія изъ экипажа, что Карлъ IV при посѣщеніи Парижа въ 1377 году ѣздилъ въ роскошной, богато украшенной двухколесной повозкѣ, запряженной четырьмя бѣлыми мулами; извѣстно также, что Карлъ V, мучимый недугомъ, принужденъ былъ всегда ѣздить въ экипажѣ, а также, что курфюрстъ Кельнскій присутствовалъ въ 1562 году съ 14 повозками при коронованіи Максимилиана.

Около этого же времени, а именно въ 1568 году, было сдѣлано замѣтное улучшеніе въ конструкціи повозокъ. Состояло оно въ томъ, что кузовъ повозки стали прикрѣплять къ стойкѣ при помощи кожаныхъ ремней, а не ставить его непосредственно на оси, какъ это дѣлалось раньше. Удивительно, какъ такое важное улучшеніе нашло себѣ столь малое распространеніе, что еще въ 1610 году Генрихъ IV былъ убитъ въ Парижѣ въ повозкѣ, которая отличалась прежней конструкціей.

Въ 1610 году появилась въ Германіи первая карета со стеклянными окнами; карета была двухмѣстная и изготовлена ко дню бракосочетанія инфантинны Маріи Испанской съ королемъ Фердинандомъ III. Нѣсколько ранѣе, именно около 1599 года, была вывезена изъ Италіи во Францію подобная карета маршаломъ Бассомпьеромъ. Въ Швеціи первая такая карета появилась еще въ царствованіе короля Іоанна III (1568—1592).

Съ этого времени ѣзда въ экипажахъ стала распространяться все болѣе и болѣе. Въ Парижѣ даже появился извозопромышленникъ, сда-

вавший въ наемъ лошадей и экипажи. Человѣкъ этотъ назывался Николай Соважъ, имя котораго всегда съ благодарностью будетъ вспоминать потомство. Конюшня его была украшена изображеніемъ святого Фіакра, и вотъ почему, какъ гласитъ стоустая молва, всѣ парижскіе извозчики называются „фіакрами“.

Около того же времени занялся извознымъ промысломъ въ Лондонѣ отставной морской офицеръ. Экипажи его назывались „hackneys“. Вѣроятно дѣла его шли блестяще, такъ какъ въ 1650 году насчитывалось уже до двухсотъ подобныхъ hackneys, а въ 1694 году число ихъ достигло солидной цифры семисотъ.

До половины семнадцатаго столѣтія конструкція ихъ отличалась тѣмъ, что козлы отсутствовали и кучеръ сидѣлъ верхомъ на одной изъ лошадей, переднія колеса помѣщались не подъ корпусомъ, а нѣсколько впереди, что затрудняло движеніе при поворотахъ. Неудобства эти были устранены въ царствованіе Людовика XVI, у котораго была роскошная двухмѣстная крытая карета (carrosse courée) со стеклянными окнами, кучерскими козлами, а также съ подвижнымъ передомъ и деревянными рессорами.

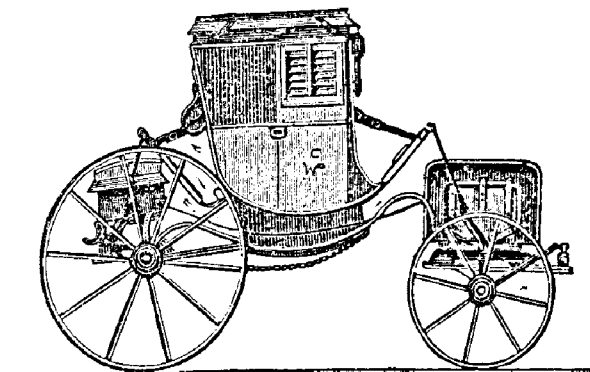


Рис. 325. Дорожный экипажъ 1814 года.

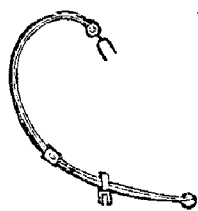


Рис. 326. Стоячая рессора.

Нѣсколько позже вошли въ употребленіе въ Германіи кареты на стоячихъ (рис. 326) рессорахъ, такъ называемыя „berlines“. Но какъ эти, такъ и вообще всѣ кареты того времени отличались многими недостатками. Такъ напримѣръ, ящикъ (корпусъ) висѣлъ на рессорахъ такъ высоко, что необходимо было подставлять каждый разъ небольшую лѣстницу, чтобы войти въ карету.

Слѣдствіемъ такой конструкціи экипажей было то, что домовладѣльцы принуждены были значительно повысить крыши подѣздовъ для безпрепятственнаго въѣзда экипажей. Благодаря настоянію домовладѣльцевъ, появились въ 1786 году и быстро вошли въ моду такъ называемыя кабриолеты („cabriolets“), высота которыхъ нерѣдко достигала двадцати футовъ. Насколько долго продержалась мода на высокіе экипажи, показываетъ рисунокъ (рис. 325), изображающій дорожный (почтовый) экипажъ начала XIX столѣтія.



Рис. 327. Лежачая рессора.

Съ появленіемъ лежачихъ (рис. 327) рессоръ въ первыхъ годахъ истекшаго столѣтія въ экипажахъ произошла рѣзкая перемѣна, болѣе всего касавшаяся высоты самихъ экипажей. Благодаря своей эластичности, стоячія рессоры (рис. 326) придаютъ всему корпусу мягкое, качающееся