

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.

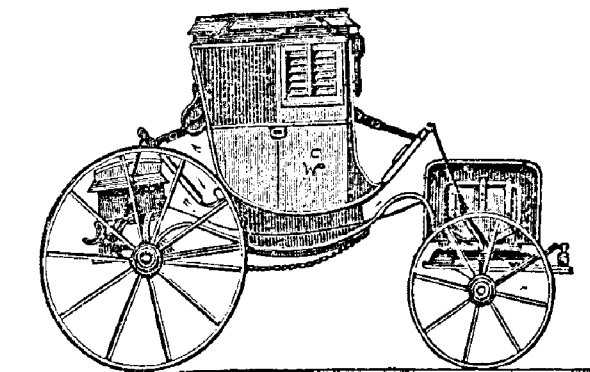


Рис. 325. Дорожный экипажъ 1814 года.

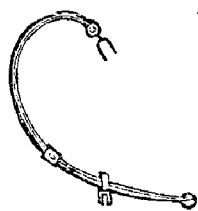


Рис. 326. Стоячая рессора.

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

движеніе и устраняють всѣ толчки. Такія рессоры примѣняются и до сихъ поръ во многихъ парадныхъ каретахъ и за послѣднее время онѣ

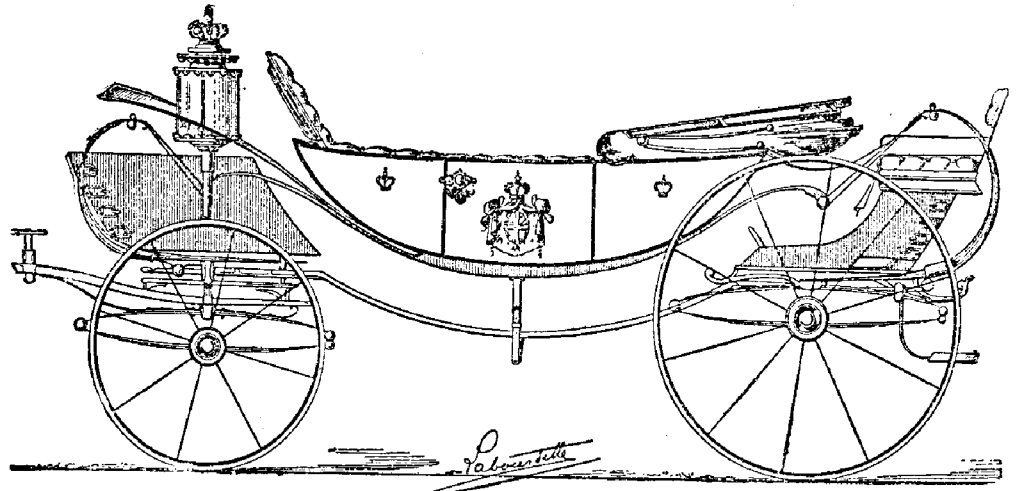


Рис. 328. Парадная коляска (Daumont).

начали вновь входить въ употребленіе въ обыкновенныхъ экипажахъ, какъ ландо, баруша (barouche), викторія, купэ и другихъ.

Красивое ландо можно скорѣй всего назвать дамскимъ экипажемъ. Отъ него требуется, чтобы оно было элегантно и изящно во всѣхъ отношеніяхъ. Хорошее ландо должно быть легко на ходу и имѣть такія рессоры, чтобы отъ одного только нажатія руки на подушку сидѣнія корпусъ его приходилъ въ колебаніе. Корпусъ и скать ландо должны быть окрашены въ какой-ни-

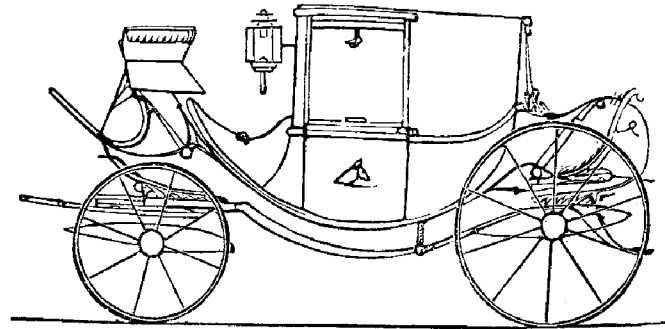


Рис. 329. Chariot.

будь темный цвѣтъ, напримѣръ, оливково-зеленый съ черными штрихами. Обивка сафьяномъ подъ цвѣтъ экипажа употребляется всего чаще. Гербъ или монограмма рисуется чаще всего одноцвѣтной, обыкновенно въ стилѣ „santé“. Огромное преимущество ландо заключается въ томъ, что оно годно во всякую погоду; при первыхъ капляхъ дождя стоитъ только поднять верхъ, и открытый экипажъ превращается въ закрытый (рис. 330).

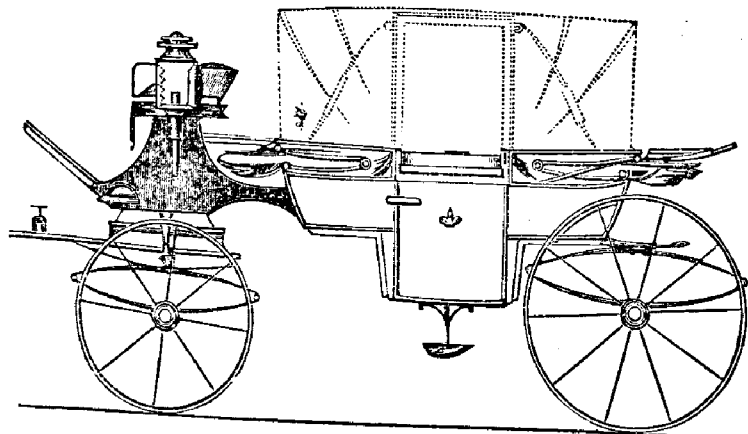


Рис. 330. Ландо.

Огромное преимущество ландо заключается въ томъ, что оно годно во всякую погоду; при первыхъ капляхъ дождя стоитъ только поднять верхъ, и открытый экипажъ превращается въ закрытый (рис. 330).