

Остается еще упомянуть объ экипажахъ, предназначенныхъ специально для бѣговъ; таковые изображены на рис. 365—367 и называются:

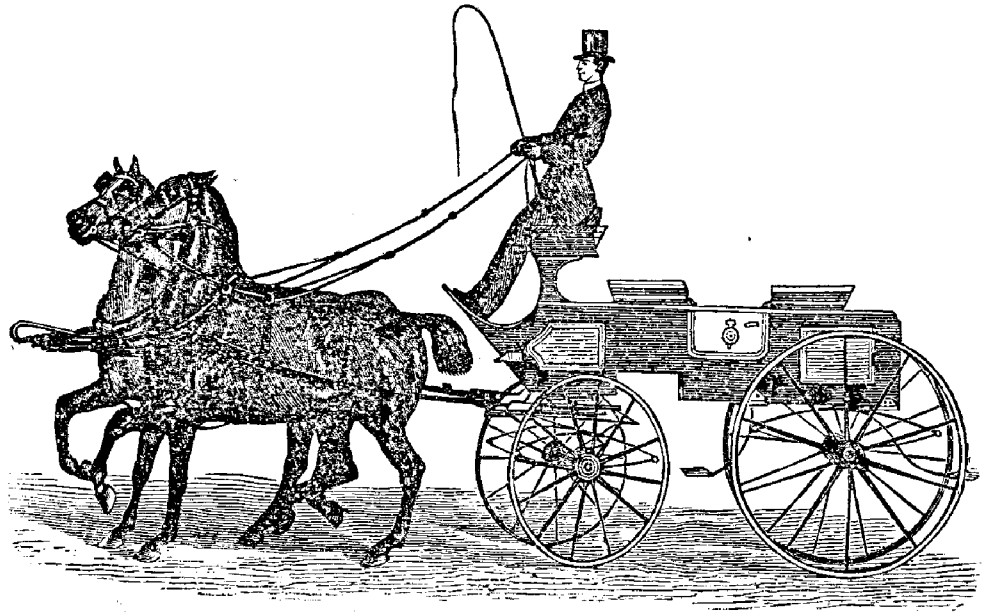


Рис. 349. Брэкъ (break).

гоад-cart и совсѣмъ новѣйшей системы sulky на пневматическихъ шинахъ, съ осями на шарикахъ.

Что касается саней, то имъ остается пожелать еще очень многого какъ въ отношеніи красоты, такъ и удобствъ. Въ этомъ отношеніи намъ не мѣшало бы поучиться у американцевъ. Главное неудобство саней то, что онѣ очень низки: такого рода сани не позволяютъ сидящему въ нихъ

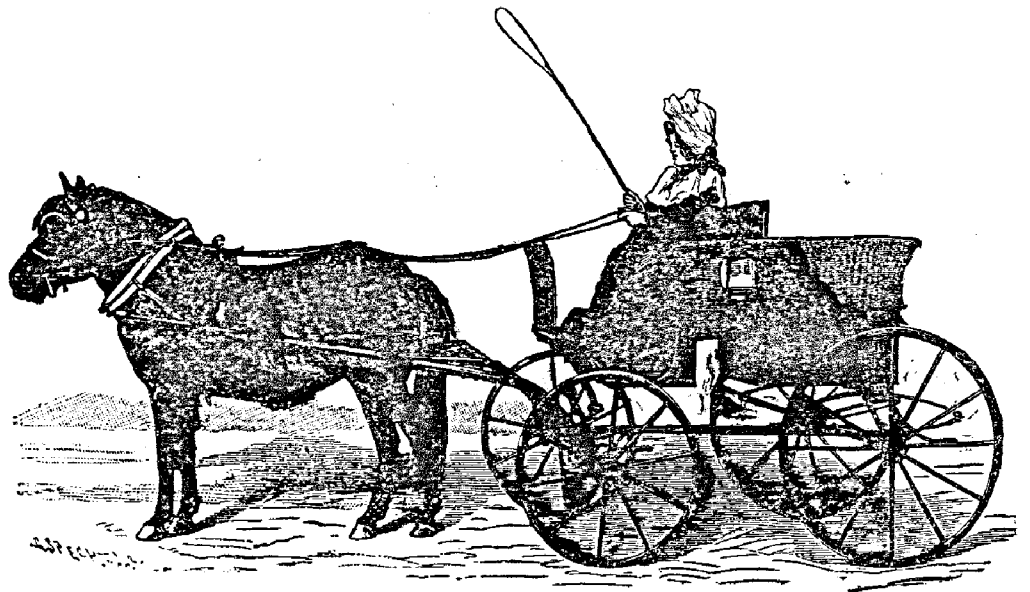


Рис. 350. Pony-chaise.

хорошо управлять лошадьми и выбирать дорогу; кромѣ того сѣдоки ничѣмъ не защищены отъ комковъ снѣга и кусковъ льда, летящихъ изъ-подъ ногъ лошади. Однихъ этихъ неудобствъ достаточно, чтобы измѣнить

форму саней и сдѣлать ихъ нѣсколько выше, тѣмъ болѣе, что при достаточной ширинѣ между полозьями была бы устранена опасность паденій.

Очень красивой внѣшностью отличаются американскія сани „gentleman“. Какъ видно изъ рис. 371, сѣдоки сидятъ спиной другъ къ другу.

Заднія мѣста предназначаются для дамъ, такъ какъ избавляютъ ихъ отъ неприятности сидѣть противъ вѣтра и комковъ снѣга; впрочемъ, противъ послѣднихъ придумано средство въ видѣ щита, прикрѣпляющагося къ дышлу (рис. 372). Окрашены, сани gentleman обыкновенно темно-зеленой краской съ оливково - зелеными или красными полосами. Обиты темно зеленымъ сукномъ (см. рис. 369—378).

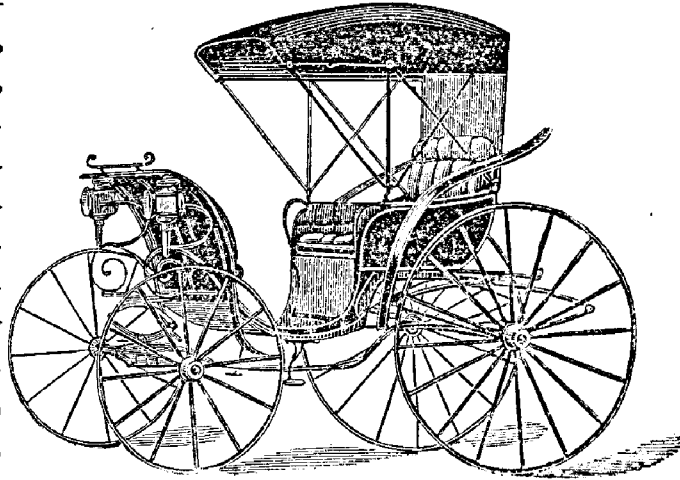


Рис. 351. Американскій дамскій фэзтонъ.

Для полноты помѣщенной нами небольшой галереи модныхъ саней даемъ хорошо всѣмъ извѣстное изображеніе русской зимней запряжки.

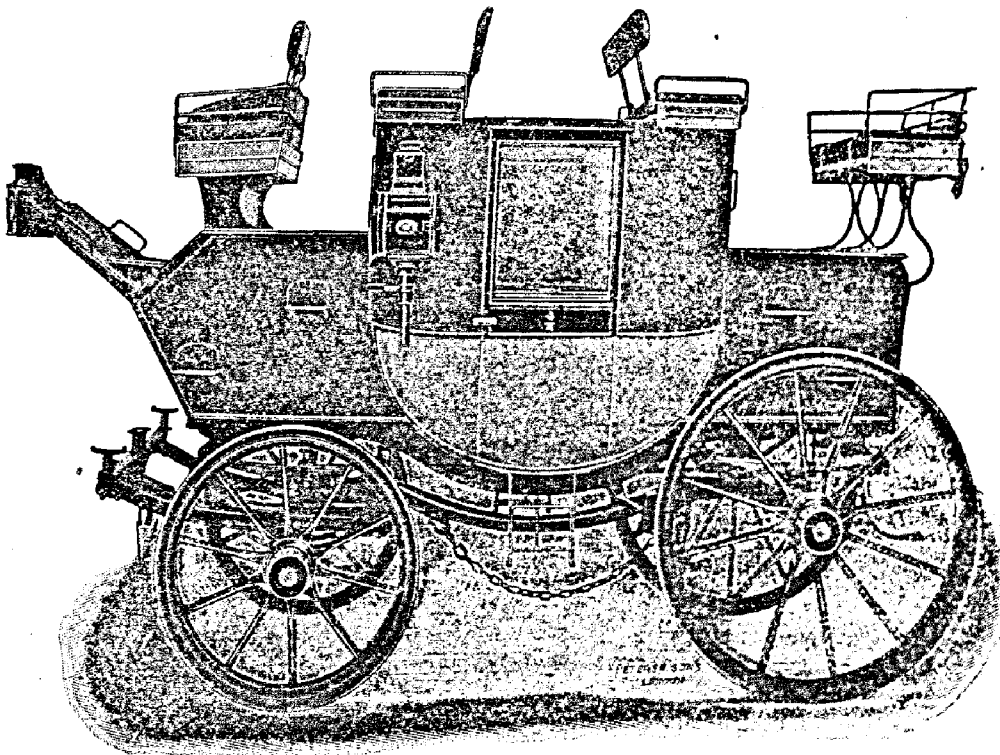


Рис. 352. „Mail-coach“.

Остается упомянуть еще о такъ называемыхъ „пилюгинскихъ“ саняхъ, появившихся на петербургскихъ бѣгахъ въ 1886 году и быстро распространившихся у насъ, благодаря своей прочности, отсутствію парусности, легкости (всего 30—35 фунт.) и другимъ удобствамъ.

У насъ въ Россіи на зимнихъ бѣгахъ большинство лошадей бѣжало въ свое время въ такихъ саняхъ.

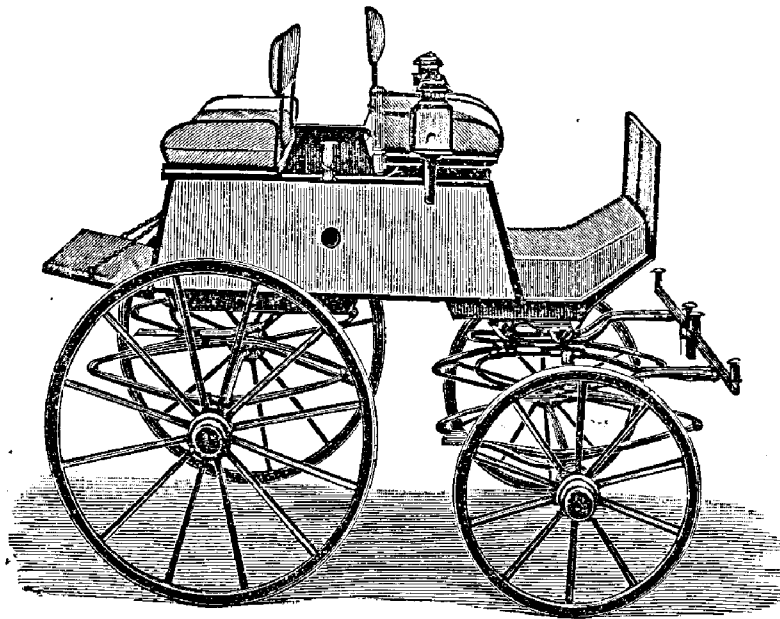


Рис. 353. Четырехколесный „Dog-cart“.

Фабрикація экипажей.

Познакомившись съ конструкціей значительнаго числа экипажей, бросимъ бѣглый взглядъ на производство и фабрикацію ихъ, иначе говоря, познакомимся въ общихъ чертахъ съ каретнымъ мастерствомъ.

Посѣтивъ извѣстнѣйшія мастерскія свѣта, какъ напримеръ, Binder въ Па-

рижѣ, Peters въ Лондонѣ и Lohner въ Вѣнѣ и познакомившись съ лите-

ратурой по данному вопросу (по такимъ источникамъ, какъ: „Driving“ by H. Gr. The Duke of Beaufort, „The world on wheels“, Reynardson, „Down the road“, Rammée „Histoire de chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres“, Beckman „Handbuch für Wagenfabri-

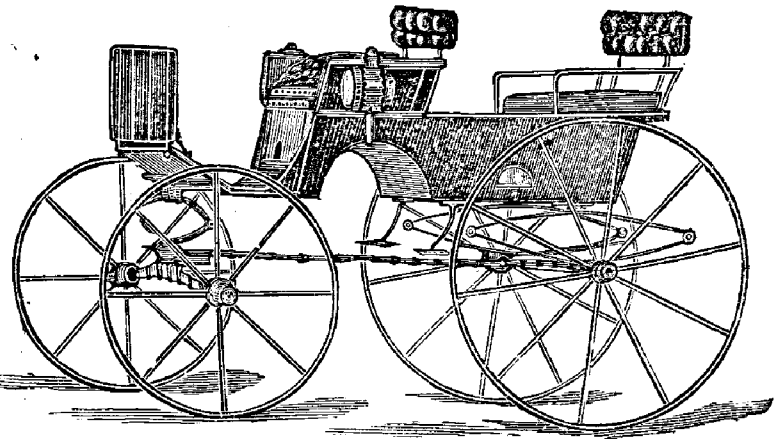


Рис. 354. Американскій „Dog-cart“.

kanten“, Heinze „Pferd und Fahrer“, Rausch „Theoretisch—praktisches Hand-

buch für Wagenfabrikanten“), мы пришли къ глубокому убѣжденію, что экипажъ не можетъ быть изготовленъ дешево. Но пускай это не пугаетъ читателя. Слѣдуетъ добавить, что хорошій дорогой экипажъ служить вдвое дольше и втрое меньше требуетъ поправокъ, чѣмъ экипажъ, вышедшій изъ мастерской средней руки. Хорошія фирмы берутъ высокія цѣны за

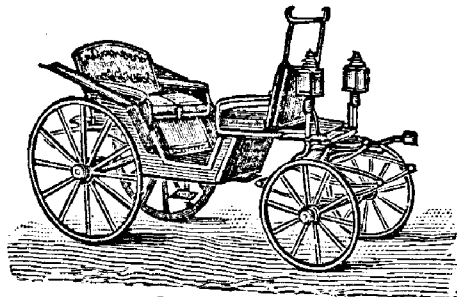


Рис. 355. „Milord“.

свои прозвешенія, потому что онѣ всегда должны имѣть запасъ сухого, часто очень дорогаго дерева, и каждая мелкая вещь должна быть выполнена