

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

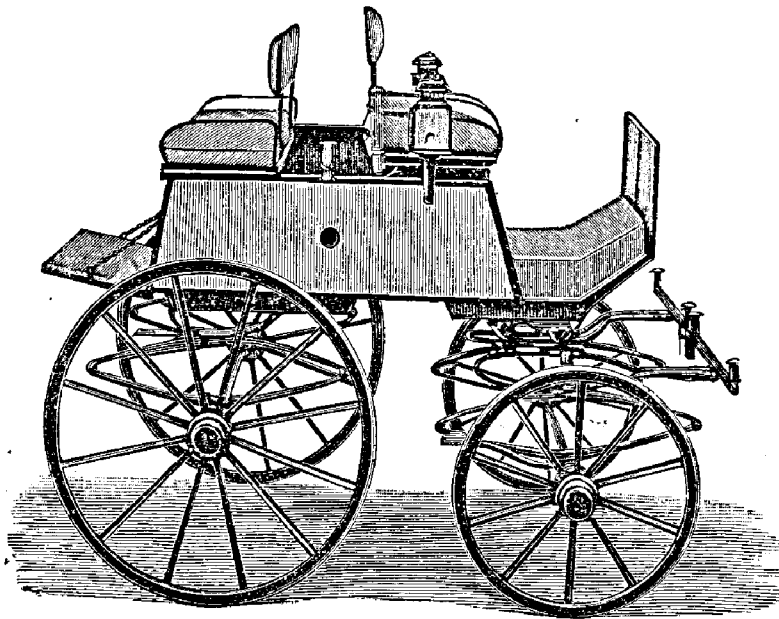


Рис. 353. Четырехколесный „Dog-cart“.

### 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-

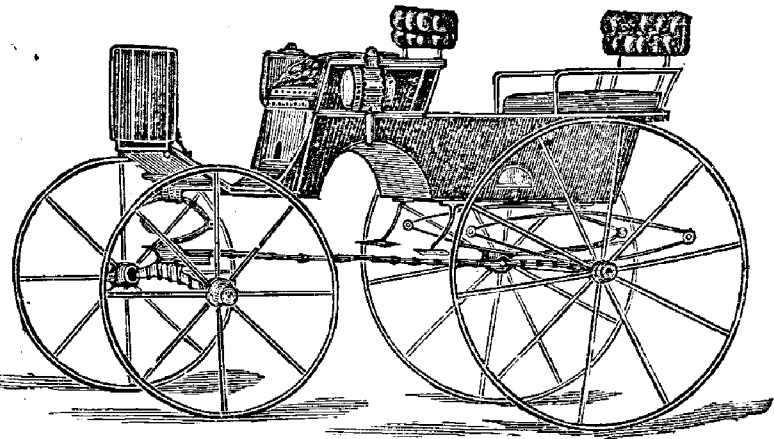


Рис. 354. Американскій „Dog-cart“.

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, вы-

шедшій изъ мастерской средней руки.

Хорошія фирмы берутъ высокія цѣны за

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

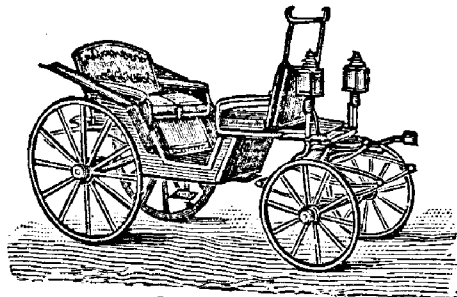


Рис. 355. „Milord“.

мастеромъ своего дѣла. Значить, не одинъ только матеріалъ высокаго качества возвышаетъ цѣну экипажа, но и то, что надъ нимъ должны ра-

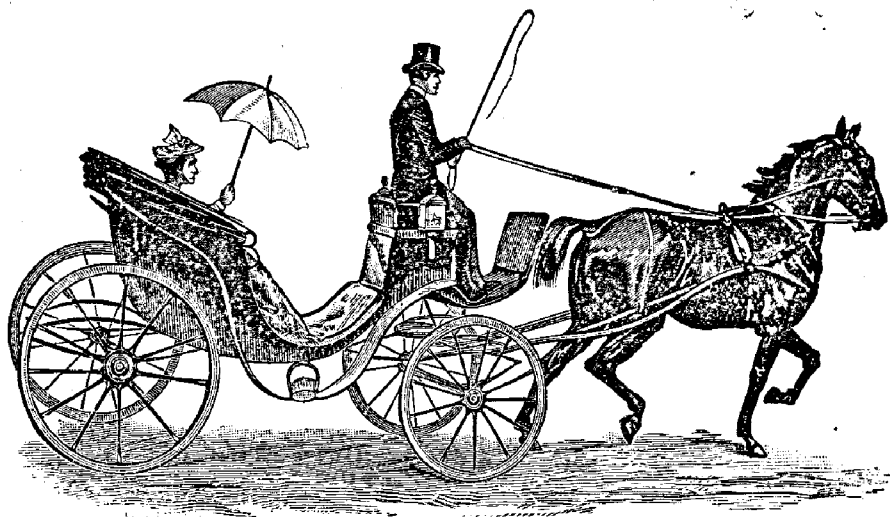


Рис. 356. „Pony-chaise“.

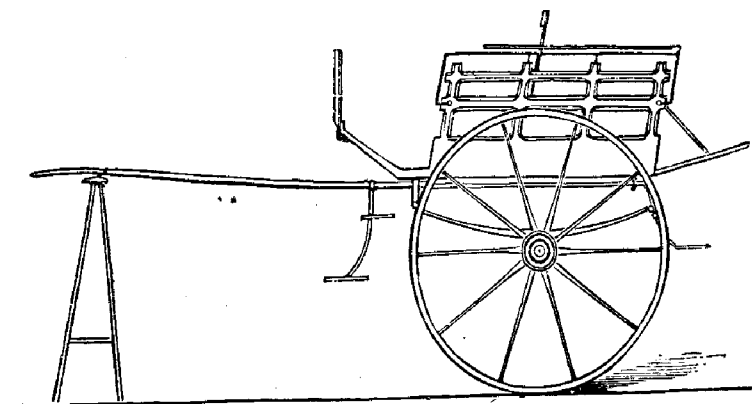


Рис. 357. Одноконный „Dog-cart“.

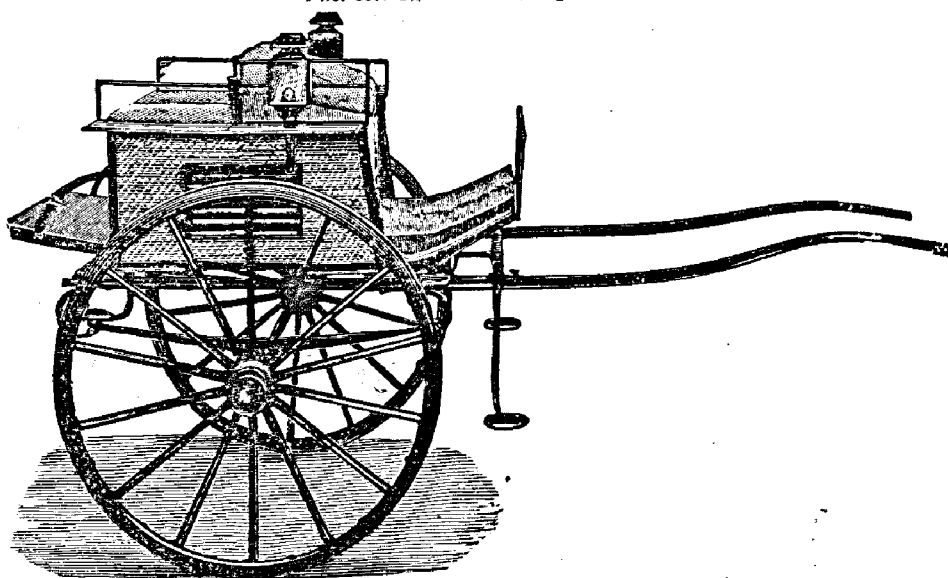


Рис. 357-а. „Tandem-cart“.

ботать столяры, каретники, кузнецы, слесаря, сѣдельщики, шорники, латочники и еще цѣлая серія специалистовъ-ремесленниковъ. Все это

стоить громадных денег, и если къ этому прибавить трудъ и рискъ

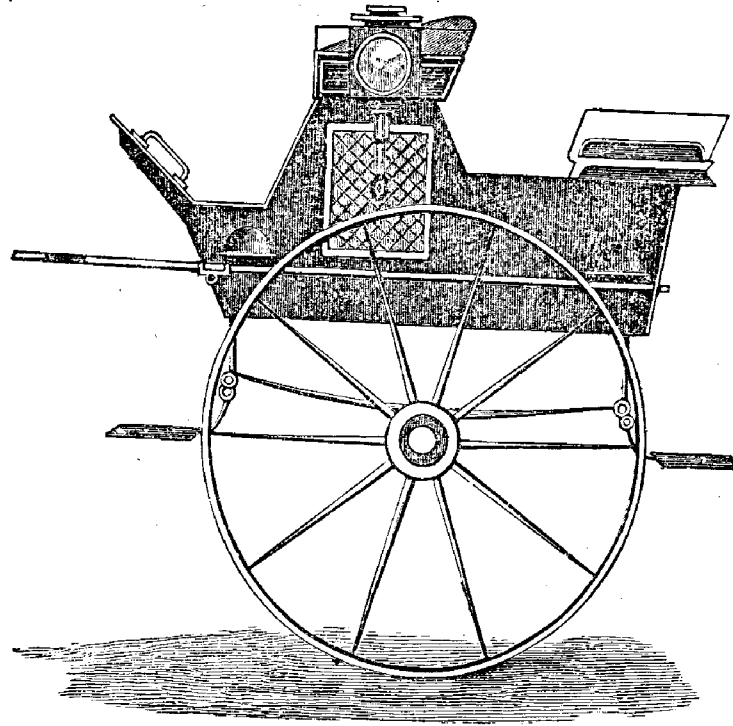


Рис. 358. Охотничья двуколка.

фабриканта, то станетъ ясно, что дешево хо-  
рошій экипажъ изгото-  
вленъ быть не мо-  
жетъ. Съ другой сторо-  
ны, потребитель тоже  
не стоитъ за деньгами,  
лишь бы экипажъ удо-  
влетворялъ всѣмъ его  
требованіямъ, и мастера  
обыкновенно неимѣютъ  
случая жаловаться на  
плохіе заработки. Въ  
Англии за одну только  
разрисовку герба на кар-  
етѣ нерѣдко платятъ  
живописцу 10 гиней  
(т. е. на наши деньги  
около 100 руб.).

Такимъ образомъ,  
экипажъ можетъ быть построенъ, какъ мы видѣли, только при совмѣстномъ

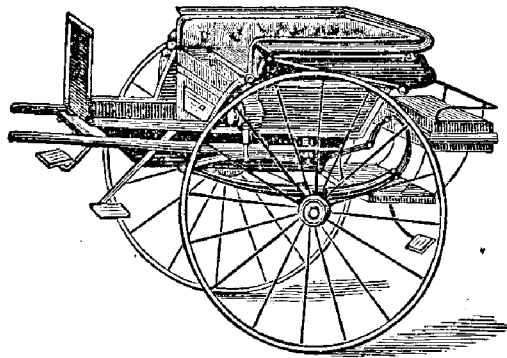


Рис. 359. Кабриолетъ.

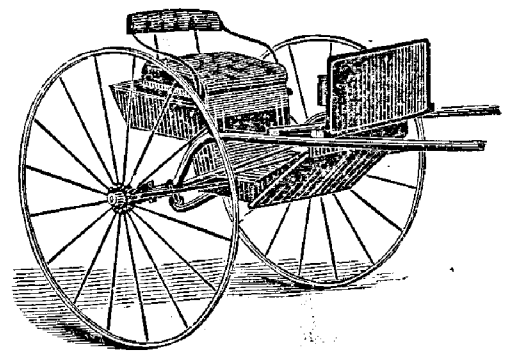


Рис. 360. „Eureka-cart“.

трудъ многихъ людей самыхъ различныхъ специальностей. Недостаточно  
однако, чтобы всѣ эти специалисты  
работали вмѣстѣ, необходимо, чтобы  
ими руководила одна общая идея, такъ  
какъ, несмотря на многочисленныя  
отдѣльныя части, все должно быть  
взаимно согласовано настолько, чтобы  
посторонній зритель, не знатокъ, не  
могъ даже замѣтить соединеній между  
отдѣльными частями. Поэтому весьма  
важно, чтобы постройкой руководилъ  
интеллигентный человѣкъ съ художественнымъ вкусомъ.

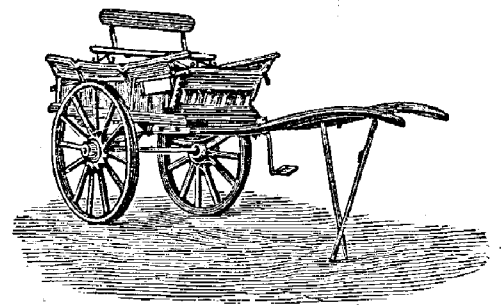


Рис. 361. Шотландскій „Tipping-cart“.

Каретный мастеръ пользуется очень дорогимъ матеріаломъ; къ числу самыхъ дорогихъ относится дерево. Изъ наиболѣе употребительныхъ породъ назовемъ: дубъ, букъ, ясень, тополь, свитенію краснодревную, *hikoy* — все очень дорогіе сорта. Цѣнность ихъ увеличивается еще и тѣмъ, что сырой матеріалъ не можетъ быть обращенъ въ дѣло и требуетъ времени для просушки. Чтобы сократить срокъ сушки, за послѣднее время стали примѣнять водяные пары, послѣ дѣйствія которыхъ дерево ставится для дальнѣйшей сушки еще на нѣсколько дней и затѣмъ готово для работы. Приготовленное такимъ образомъ дерево легче, крѣпче и много упруже, чѣмъ высушенное обыкновеннымъ образомъ.

Обработка такого упругаго, твердаго, какъ желѣзо, дерева требуетъ хорошихъ инструментовъ; безъ нихъ самый искусный рабочій не можетъ подогнать одну часть къ другой такъ, чтобы все имѣло видъ одного цѣлаго. Отъ экипажа требуется: чтобы онъ представлялъ такой видъ, точно всѣ его части срослись вмѣстѣ, никакое сотрясеніе, никакіе толчки не должны отзываться на немъ. Когда карета опрокинется, то лакъ на нѣкоторыхъ мѣстахъ непременно сотрется, но самъ кузовъ или стѣнка должны выдержать это паденіе, какъ панцырь — легкій ружейный выстрѣлъ. Каждый экипажъ долженъ быть поэтомъ такъ изготовленъ, какъ если бы ему на каждомъ шагу угрожала катастрофа. Если фабрикантъ не въ состояніи выполнить такой работы, то пусть тогда и не претендуетъ на званіе каретнаго мастера.

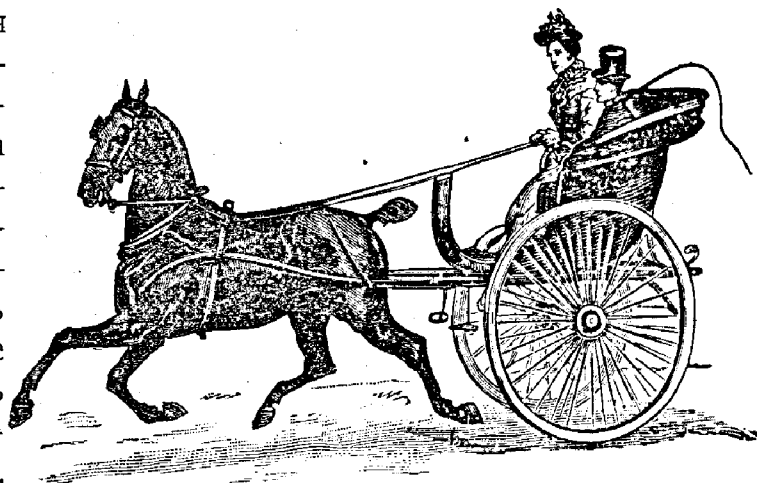


Рис. 362. Кабриолетъ.

Обработка такого упругаго, твердаго, какъ желѣзо, дерева требуетъ хорошихъ инструментовъ; безъ нихъ самый искусный рабочій не можетъ подогнать одну часть къ другой такъ, чтобы все имѣло видъ одного цѣлаго. Отъ экипажа требуется: чтобы онъ представлялъ такой видъ, точно всѣ его части срослись вмѣстѣ, никакое сотрясеніе, никакіе толчки не должны отзываться на немъ. Когда карета опрокинется, то лакъ на нѣкоторыхъ мѣстахъ непременно сотрется, но самъ кузовъ или стѣнка должны выдержать это паденіе, какъ панцырь — легкій ружейный выстрѣлъ. Каждый экипажъ долженъ быть поэтомъ такъ изготовленъ, какъ если бы ему на каждомъ шагу угрожала катастрофа. Если фабрикантъ не въ состояніи выполнить такой работы, то пусть тогда и не претендуетъ на званіе каретнаго мастера.

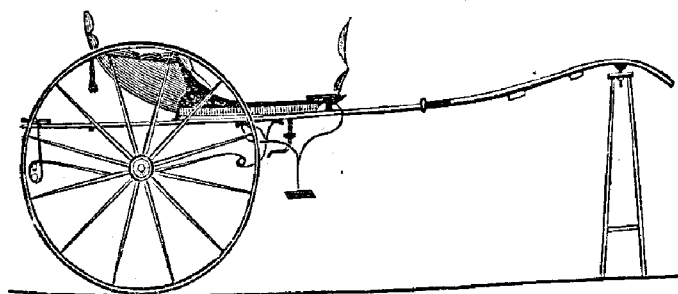


Рис. 363. Норвежскій кабриолетъ.

Изъ этого видно, что во всѣхъ отношеніяхъ удачный экипажъ — вещь очень рѣдкая и драгоцѣнная; къ сожалѣнію, въ наше время очень немного найдется людей, которые по внѣшнему виду готоваго экипажа могли бы оцѣнить его качества. Мы считаемъ нелишнимъ, поэтому, обратить вниманіе читателя на нѣкоторыя особенности, присущія всѣмъ хорошимъ экипажамъ въ одинаковой степени.

Начнемъ съ колесъ. Окружность ихъ не должна имѣть замѣтныхъ уклоненій отъ прямой линіи, пока экипажъ стоитъ на мѣстѣ. Кромѣ того,

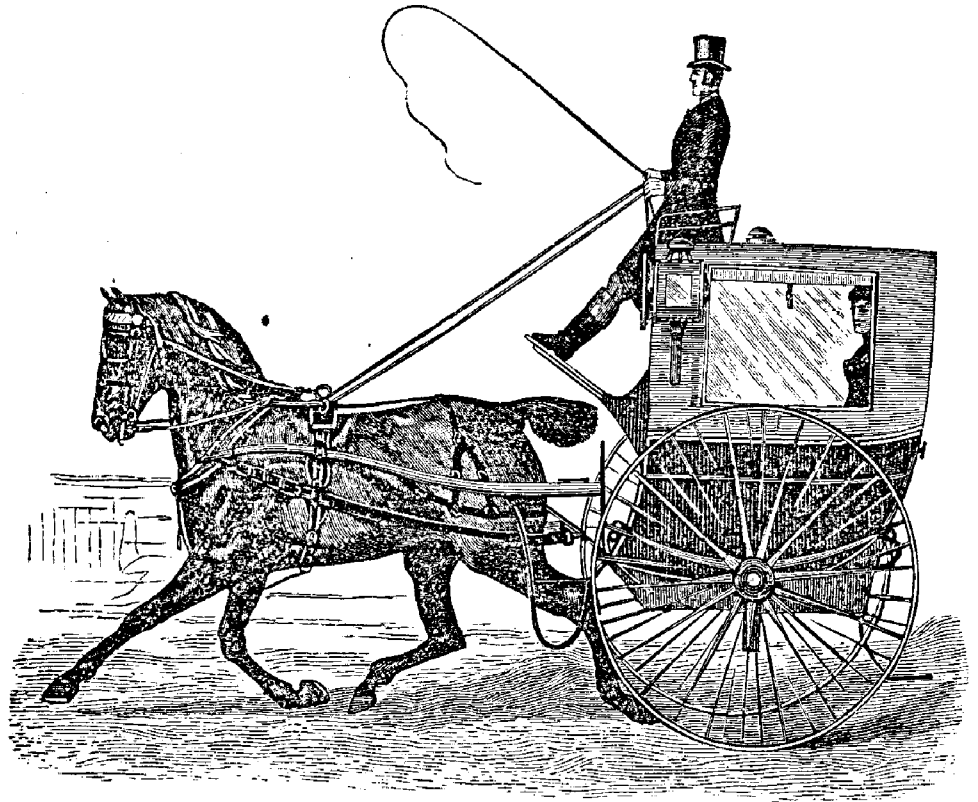


Рис. 364. „Brougham-cab“.

отъ всѣхъ экипажей, не считая употребляемыхъ исключительно въ городѣ и по хорошимъ шоссе дорогамъ, требуется, чтобы задній ходъ

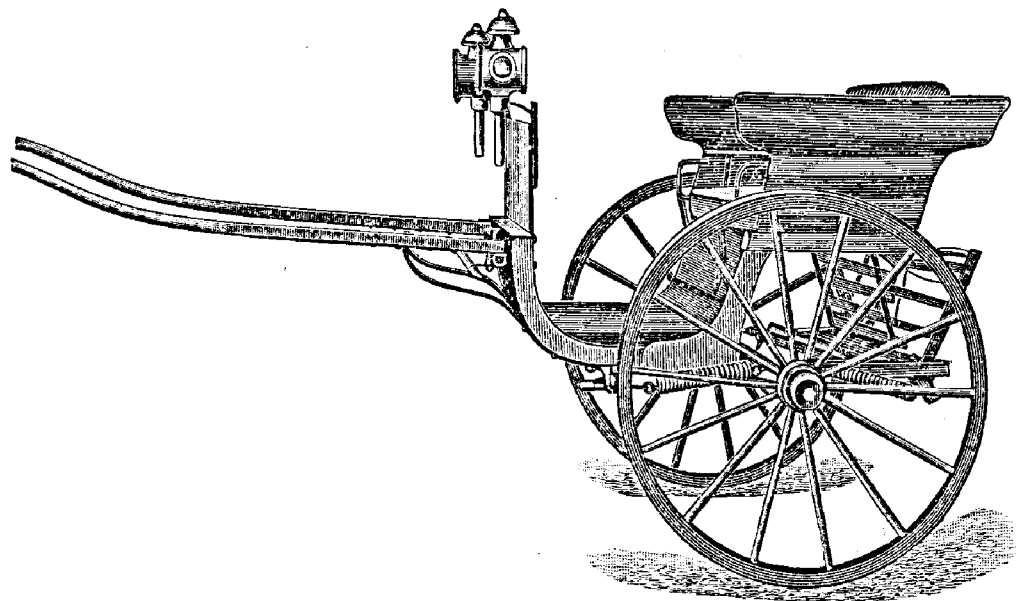


Рис. 364-а. Gourssen-gig.

былъ отнюдь не шире передняго. Далѣе при движеніи колеса не должны отклоняться ни внутрь, ни наружу, а также не должно быть слышно ни-

какого шума. Лучшій колесный обручъ состоитъ только изъ двухъ частей; составленный изъ шести и семи частей менѣ проченъ. Для спиць

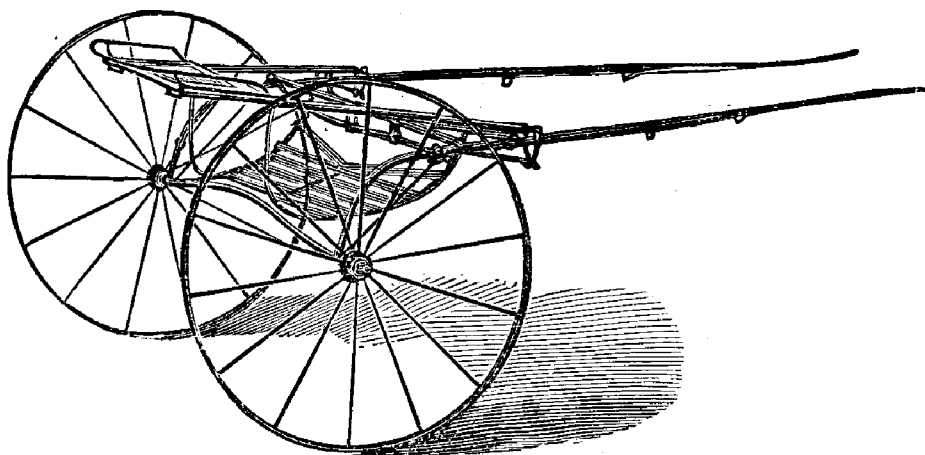


Рис. 365. Американскій „Road-cart“.

лучше всего брать дубъ или тополь, или еще лучше американскій *hickory*. Обручъ чаще всего дѣлается изъ ясеня. Крѣпость колесъ и шинъ, раз-

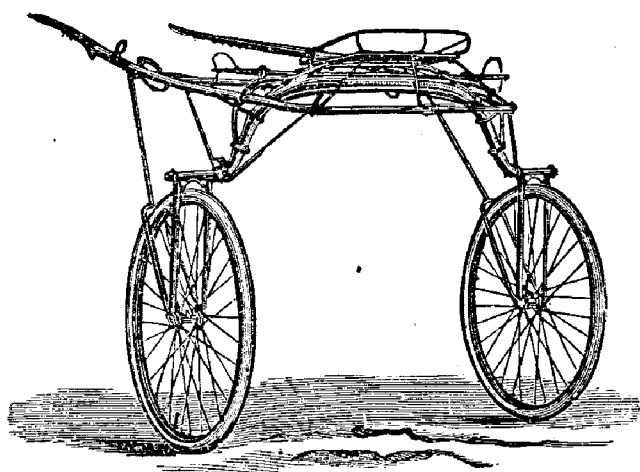


Рис. 366. Американка (Sulky).

умѣется, находится въ прямой зависимости отъ вѣса экипажа и качества дорогъ. Для легкихъ, элегантныхъ экипажей по нашимъ мостовымъ хорошо примѣнять резиновыя шины, что избавляетъ отъ напраснаго шума. Противъ употребленія такихъ было много говорено, т. к. онѣ разбрасываютъ грязь, но пока наши мостовыя не будутъ улучшены, война съ шинами не прекратится.

Особеннаго вниманія заслуживаютъ пневматическя шины, приготовляемая изъ резины и надуваемая воздухомъ.

Преимущество ихъ состоитъ въ томъ, что онѣ по крайней мѣрѣ на 50% легче желѣзныхъ, и что экипажъ на нихъ катится безъ шума и толчковъ. Онѣ значительно облегчаютъ лошадямъ работуяги, и экипажъ сохраняется гораздо дольше, не подвергаясь сотрясенію отъ ударовъ.

Американскя колеса строятся не по европейской системѣ, а по системѣ „Sarven-patent“ и, благодаря своей добротности, легкости и просто

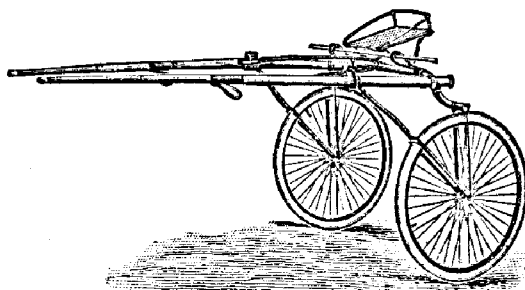


Рис. 367. Сулки-Рой (Rowe Sulky) съ пневматическими шинами. Вѣсъ 35 фунт.