

всѣхъ американскихъ городахъ, имъ приходится постоянно переѣзжать рельсы, часто поднимающіяся на нѣсколько миллиметровъ выше уровня

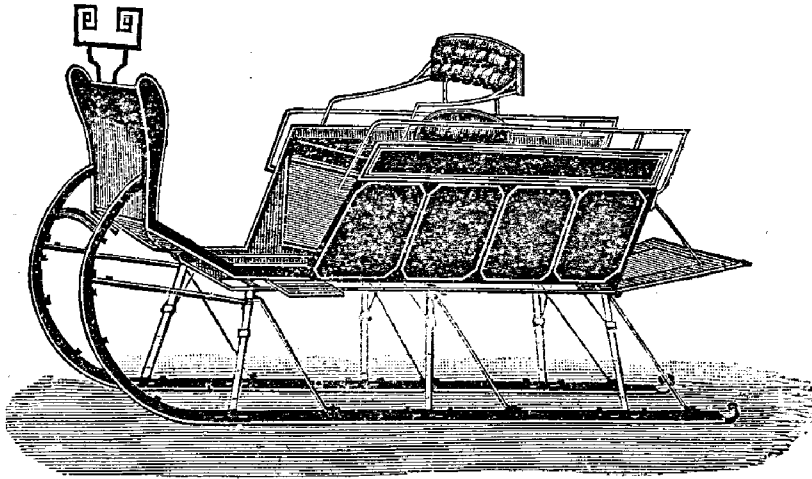


Рис. 371. Сани „Gentleman“.

мостовой; все это—такія условія, которыхъ не выдержитъ никакое колесо европейскаго издѣлія.

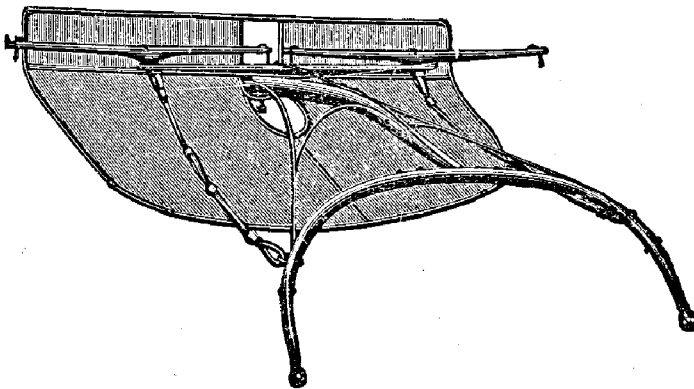


Рис. 372. Американское приспособленіе къ санямъ.

За послѣднее время на европейскіе рынки доставлялись американскія колеса „Sagven-Patent-Räder“ различными агентами, но, какъ намъ передавали, не всегда можно быть гарантированнымъ при покупкѣ колесъ изъ рукъ такихъ агентовъ.

Что касается кузова, то онъ долженъ быть настолько легокъ, чтобы отъ незначительнаго толчка приходилъ въ движеніе, но при этомъ, какъ бы велики ни были толчки, онъ не долженъ наклоняться ни въ ту, ни въ другую сторону, а напротивъ, послѣ каждаго толчка долженъ возвращаться въ прежнее положеніе. Всѣ части должны быть такъ скрѣплены и прилажены, чтобы при всѣхъ толчкахъ и поворотахъ не было вовсе слышно того скрипа и грохота, который такъ

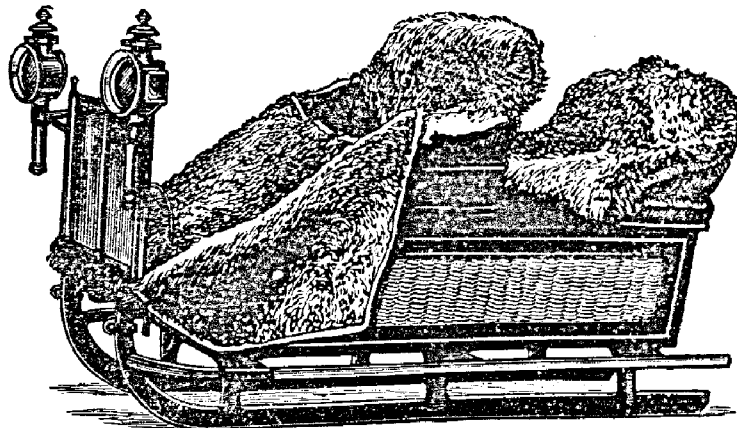


Рис. 373. Норвежскія, отдѣланныя мѣхомъ сани.

даетъ себя знать въ простыхъ телѣгахъ. Стекла въ каретахъ не должны дребезжать, а будучи опущены, не должны стучать о раму.

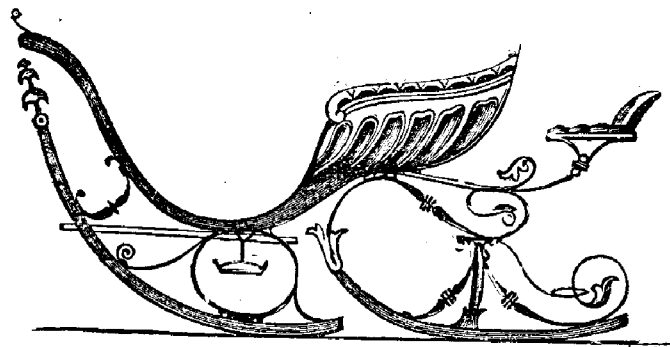


Рис. 374. Нарядныя сани для рѣзвой ѣзды въ Германіи и Австріи.

Внутренняя отдѣлка должна быть выполнена также очень хорошо какъ относительно набивки, такъ и прикрѣпленія, и выбора матеріи; то же слѣдуетъ сказать относительно лакировки. Въ Англіи никакой экипажъ не считается хорошо лакированнымъ, если онъ не былъ 24 раза въ окраскѣ и лакировкѣ, но зато такой экипажъ выгладитъ но-

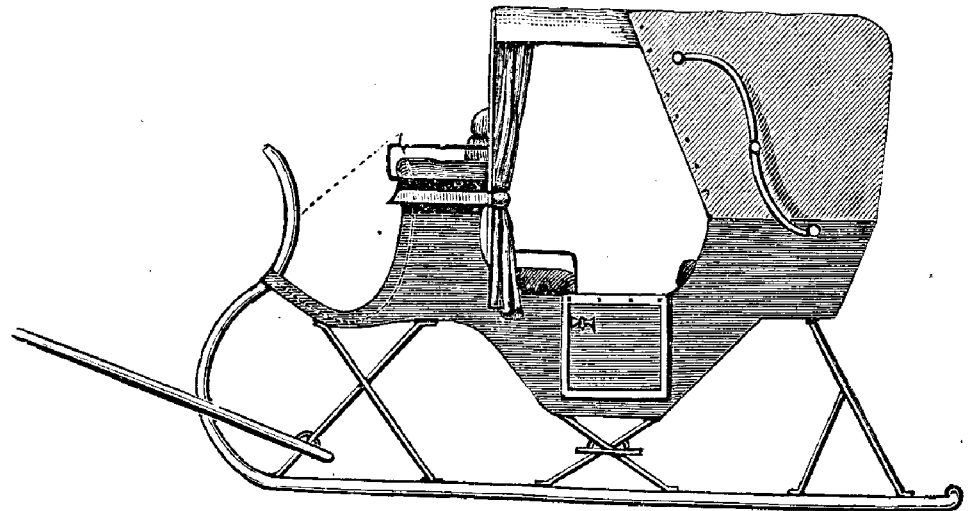


Рис. 375. Русскій „возокъ“.

вымъ, по крайней мѣрѣ въ четыре раза дольше, чѣмъ экипажъ, который изъ экономіи былъ только поверхностно лакированъ.

Такъ какъ для каждаго экипажевлдльца необходимо имѣть сознательное понятіе о качествѣ экипажа, то мы считаемъ не лишнимъ прибавить слѣдующія слова, опубликованныя въ англійской газетѣ „The Field“.

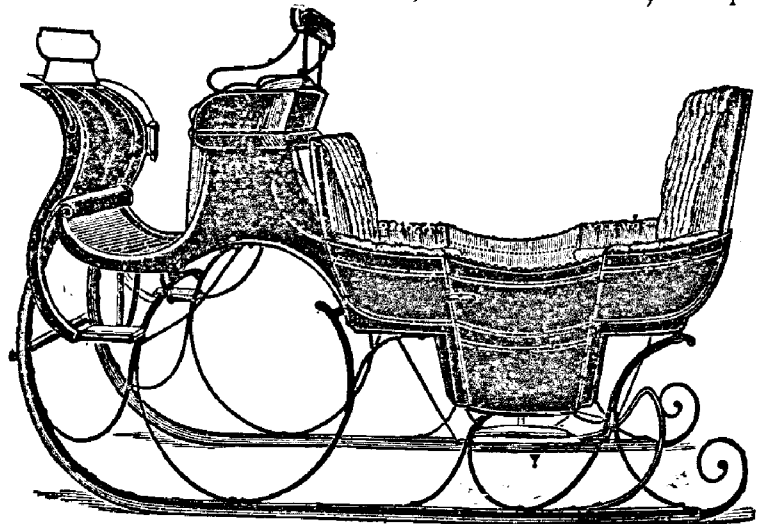


Рис. 376. Сани „vis-à-vis“.

„Несвѣдуцій покупатель долженъ прежде всего позаботиться о томъ, чтобы экипажъ былъ поставленъ на совсѣмъ ровной поверхности. Тогда

слѣдуетъ внимательно осмотрѣть, дѣйствительно ли параллельны оси и колеса и дѣйствительно ли передняя ось отстоитъ отъ задней на равную длину съ обѣихъ сторонъ, что должно быть строго вывѣрено мѣркой. Затѣмъ необходимо убѣдиться, дѣйствительно ли прикрѣпляется дышлокъ серединѣ и подъ прямымъ угломъ съ переходомъ, а также

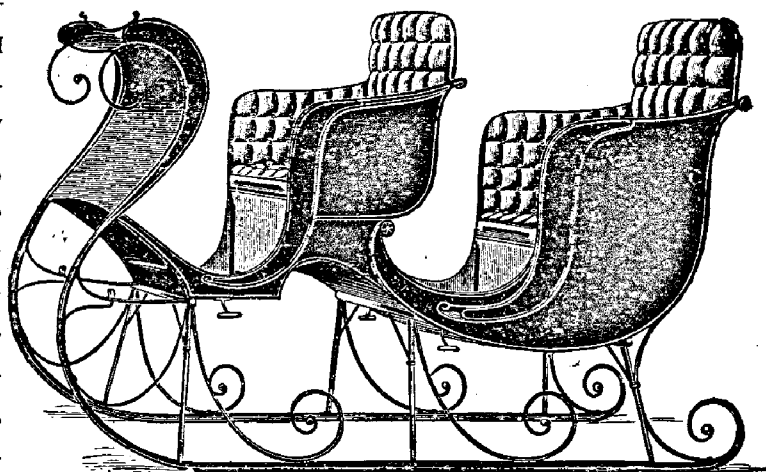


Рис. 376-а. Новѣйшій типъ нѣмецкихъ саней (Familien-Schlitten).

идутъ ли заднія колеса въ слѣдъ переднимъ или нѣтъ. Форма колесъ

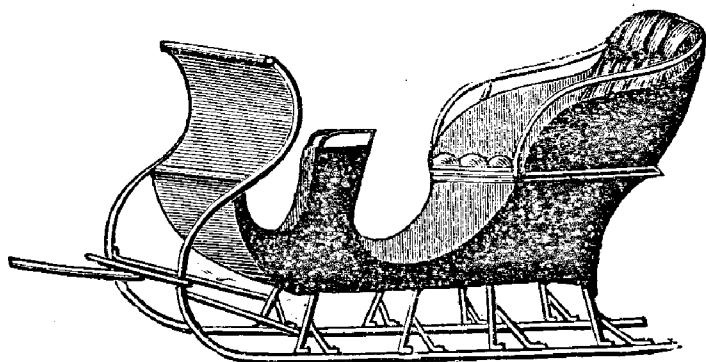


Рис. 377. Обыкновенныя русскія сани.

должна быть также изслѣдована; для этого къ образцу приставляютъ какое-нибудь тѣло, на примѣръ, кусокъ дерева и затѣмъ, дѣлаютъ полный оборотъ. Если форма колеса правильна, то на качество дерева можно не обращать вниманія“.

Отъ передка требуется, чтобы онъ былъ легко подвиженъ, но при этомъ не долженъ пере-



Рис. 378. Русская одиночная запряжка зимой. (Государь Императоръ Николай I.).

давать толчковъ дышлу, что очень горячитъ и беспокоитъ лошадей. Дыш-