

ness“, „The handy horse book“, Philipson „On harness“, Duc de Beaufort, „Driving“.

Но если тяжи, хотя бы при горизонтальномъ положеніи, были прикрѣплены не къ срединѣ, а къ нижней части хомута, то верхняя его часть приподымается, отходитъ впередъ и при каждомъ движеніи лопатки только напрасно третъ шею и гриву. Для устраненія этого неудобства иногда прикрѣпляютъ верхнюю часть хомута ремнями къ обоимъ тяжамъ. Этимъ достигается только то, что верхняя часть хомута образуетъ съ этими тяжами какъ бы клещи, концы которыхъ сдавливаютъ подвижныя части плеча и препятствуютъ свободному движенію.

Изъ этого слѣдуетъ, что тяжи должны прикрѣпляться въ точкѣ самой меньшей подвижности лопатки, т. е. на самой ея срединѣ, иначе говоря, приблизительно на $2\frac{1}{2}$ сант. выше, чѣмъ это дѣлается обыкновенно (рис. 467 и 468).

При выборѣ мѣста прикрѣпленія тяжей къ экипажу мы не должны забывать, что каждый грузъ производитъ на поверхность извѣстное боль-

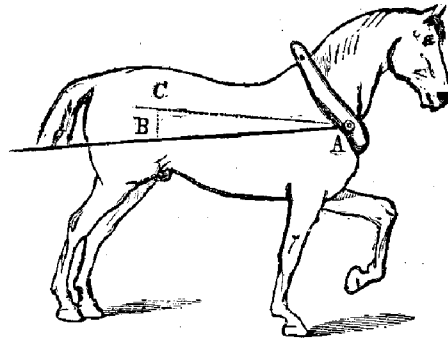


Рис. 467.

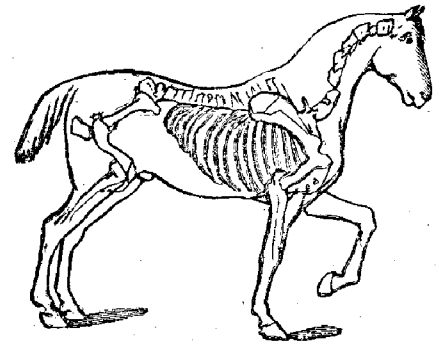


Рис. 468.

Прикрѣпленіе тяжей.

шее или меньшее треніе. Если-бы не было тренія, то тяжи могли бы быть совершенно горизонтальны, а вся сила лошади шла бы исключительно на движеніе, но, какъ упомянуто выше, всякая неровность почвы вызываетъ далеко не незначительное треніе, и для преодоленія этого препятствія необходимо, чтобы грузъ былъ перенесенъ черезъ это препятствіе, другими словами, одна часть лошадиной силы тянетъ, другая переноситъ грузъ черезъ препятствія, представляющія экипажу. Это достигается тѣмъ, что линія тяги дается извѣстное положеніе. На рис. 467 „А“ есть точка приложенія силы, „АВ“ — линія тяги, пунктиръ указываетъ дѣйствующую въ горизонтальномъ направленіи силу. Отсюда ясно слѣдуетъ, что на хорошей, твердой дорогѣ уголъ между обѣими линіями долженъ быть меньше, чѣмъ при дурной и вязкой, но всегда тяжи должны прикрѣпляться на срединѣ лопатки.

Необходимость обращать вниманіе при тягѣ и на подъемную способность лошади заставила англичанина Brigg изобрѣсть аппаратъ, долженствовавшій удовлетворять всѣмъ требованіямъ. Въ опубликованномъ описаніи Бриггъ подымаетъ вопросъ о томъ, что лошадь, запряженная въ четырехколесную повозку съ тяжами отъ хомута до ваги почти гори-

зонтальными, везеть исключительно своей собственной тяжестью. При такихъ условіяхъ работа по скользкой и неровной дорогѣ дѣлается болѣе трудной отъ того, что лошадь не можетъ пользоваться всѣми своими силами. Опытные возчики при подъемѣ въ гору и въ двухколесныхъ повозкахъ всегда еще укладываютъ часть груза на спину лошади, что придаетъ лошади не только больше устойчивости отъ повышенной тяжести тѣла, но и облегчаетъ треніе колесъ вслѣдствіе уменьшенія груза, достигая, такимъ образомъ, двойной выгоды. Но при четырехколесныхъ повозкахъ, такое облегченіе невозможно. Бриггъ поэтому считаетъ своей обязанностью опубликовать свое изобрѣтеніе.

Задача этого изобрѣтенія состоитъ въ томъ, чтобы часть груза перенести на спину лошади, что достигается посредствомъ специально изготовленной сѣделки, благодаря которой шагъ лошади дѣлается болѣе увѣреннымъ и, въ силу движенія своей собственной тяжести, лошадь дѣлается способной везти большій грузъ; кромѣ того, сила тяги животного сосредоточивается тогда не на однихъ только плечахъ, но и на спинѣ.

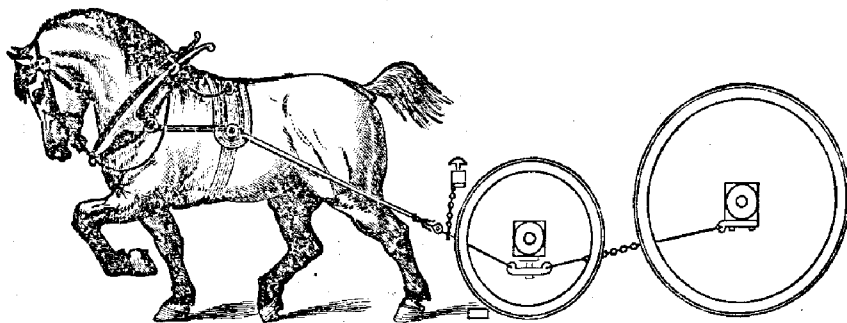


Рис. 469. Аппаратъ Бригга.

его. Способъ прикрѣпленія постромокъ и тяжей отъ плечъ лошади непосредственно къ нижней части повозки не можетъ быть рекомендованъ уже потому, что хомутъ при этомъ не можетъ удерживаться въ правильномъ положеніи, и животное при попыткѣ тянуть можетъ даже легко упасть на колѣни.

Таково мнѣніе изобрѣтателя. Что въ основѣ приспособленія Бригга лежитъ вѣрная идея, это не можетъ быть оспариваемо, и такъ какъ объ этомъ изобрѣтеніи дали лестные отзывы такіе авторитеты, какъ шталмейстеръ принца Валлійскаго, лордъ Артуръ Сомерсетъ, извѣстная лондонская фирма Картеръ, Петерсонъ и другіе, то мы считаемъ своимъ долгомъ обратить вниманіе читателей и на это изобрѣтеніе.

Мысль перенести грузъ при тягѣ на спину лошади при помощи специального, такъ называемаго „спинного хомута“ принадлежитъ берлинской фирмѣ Энебрехтъ и Шуманъ, представившей свое изобрѣтеніе на первой конской выставкѣ въ Берлинѣ.

Эта новинка въ упряжкѣ описана изобрѣтателемъ слѣдующимъ образомъ:

„Недостатки нынѣ употребляемыхъ хомута-шлейки и хомута съ оголовкомъ заключаются въ томъ, что сжимаютъ напрасно лошадь и пре-

пятствуютъ свободному дыханію. При упряжкѣ въ шлейку часть силы идетъ на сопротивленіе этой давящей силѣ и только часть идетъ на силу тяги. При хомутѣ этого нѣтъ, но зато неподвижный хомутъ при всякомъ движеніи натираетъ шею лошади; помимо того, хомутъ препятствуетъ свободному движенію плечевого сустава. Спинной хомутъ идетъ отъ передней части груди до сѣделки, съ которой соединяется подвижно. Сѣделка расположена непосредственно на мѣстѣ центра тяжести животнаго, а, какъ извѣстно, всякій грузъ дѣйствуетъ не такъ сильно, если центр его тяжести совпадаетъ съ точкой опоры,—это одно уже даетъ этому хомуту большое преимущество передъ другими. Хомутъ этотъ легко можно переставлять и при правильной упряжкѣ онъ никогда не натираетъ спины, стираніе гривы совершенно невозможно. Хомутъ этотъ очень подвиженъ, нисколько не стѣсняетъ движеній лошади, такъ что она легко и свободно можетъ пользоваться всѣми своими силами.“

Для большей ясности сказаннаго прилагаемъ рисунокъ лошади въ такомъ хомутѣ. Каковъ окажется онъ на практикѣ, мы затрудняемся высказать, такъ какъ не производили пробъ. Идея изобрѣтенія несомнѣнно хороша, но у насъ является опасеніе, что хомутъ этотъ не будетъ достаточно проченъ (рис. 469).

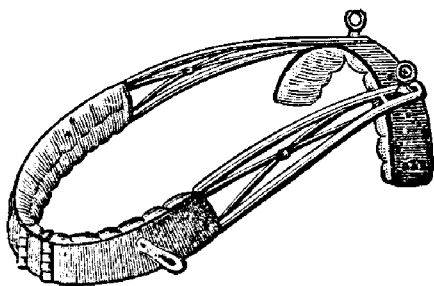


Рис. 470. Хомутъ для парной запряжки.

Для правильной работы всѣхъ вообще сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій, а въ особенности орудій обработки почвы, чрезвычайно большое значеніе имѣетъ правильная запряжка рабо-

чихъ животныхъ. Только тогда можно требовать работы на полную силу, если имъ дана возможность приложить эту силу къ дѣлу въ наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ.

Вопросу этому между тѣмъ хозяева наши удѣляютъ чрезвычайно мало вниманія, и это обстоятельство побуждаетъ насъ ввести въ настоящую главу эти строки, посвященныя запряжкѣ сельско-хозяйственныхъ лошадей.

Мы не будемъ останавливаться на описаніяхъ запряжки въ плуги, бороны, сѣялки, молотилки, жатки и т. д., такъ какъ это потребовало бы чрезчуръ много мѣста, скажемъ лишь о сбруѣ для лошадей, работающих въ сел. хоз. машинахъ и орудіяхъ, лицъ же, желающихъ болѣе детально ознакомиться съ вопросомъ, отсылаемъ къ книжкѣ К. И. Дебу—„Запряжки“.

Постромки должны прикрѣпляться къ хомутамъ на 1½ вершка выше, чѣмъ прикрѣпляются гужи, иначе хомутъ не будетъ давить равномерно по всей длинѣ клещей, вдоль всей лопатки, и давленіе сосредоточится преимущественно на плече-лопаточномъ сочлененіи, отчего можетъ произойти наминка плеча.

Признакомъ, что постромки прикрѣплены къ хомуту не въ надлежащемъ мѣстѣ, служитъ то, что лошадь въ работѣ горбится. Хорошо

Мы не отрицаемъ совсѣмъ возможности пользоваться шлеей; у насъ не хватаетъ смѣлости отрицать это иностранное изобрѣтеніе, тѣмъ болѣе, что большинству все иностранное представляется лучшимъ, но во всякомъ случаѣ шлею, въ родѣ употребляемой для парадной ѣзды и всего чаще у насъ употребляемую въ сельскомъ хозяйствѣ, мы рѣшительно отвергаемъ.

Хозяева наши видятъ въ такой шлеѣ преимущество пригодности къ любой лошади. Это совсѣмъ невѣрно,—такая шлея всползаетъ наверхъ, на горло и мѣшаетъ дыханію.

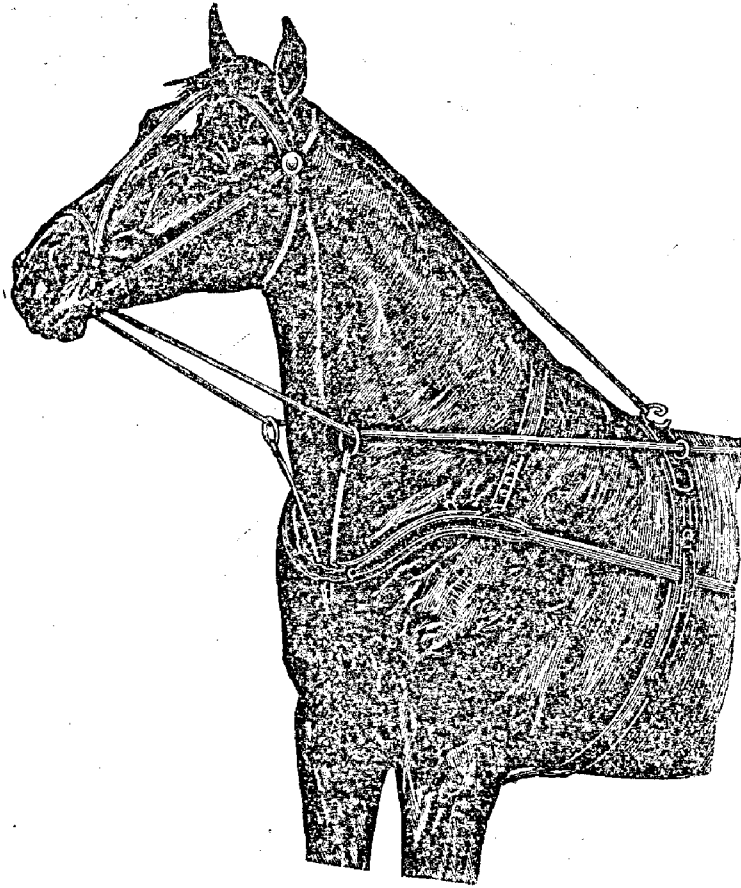


Рис. 472. Новая запряжка, облегчающая лучшее использование силъ лошади.

Наиболѣе цѣлесообразна новая русская упряжь „Богатырь“ скомбинированная А. Е. Дмитриевымъ въ Саратовѣ. Упряжь эту мы испытывали сами и считаемъ ее совершенно удовлетворительной, и вполне цѣлесообразной (см. рис. 471).

Въ этой упряжи лошадь имѣетъ возможность безъ всякаго обремененія везти грузъ значительно большій, чѣмъ при всѣхъ существующихъ упряжкахъ, причемъ никогда не стираются и не подбиваются спина и плечи лошади. Подвижныя же подушки спинного хо-

мута даютъ возможность примѣнять ее ко всякой лошади любой величины, съ высокою или полною спиной безразлично.

При употребленіи описываемой упряжи дуга, ременные гужи и шлея являются совершенно излишними, что, разумѣется, на много удешевляетъ упряжь; оглобли же прикрѣпляются къ хомуту особыми желѣзными вертѣльцами.

Упряжь „Богатырь“ дѣлается трехъ типовъ: для перевозки большихъ тяжестей, вѣсъ 15 фун., цѣна 12 руб., для перевозки среднихъ тяжестей, вѣсъ 11 фун., цѣна 10 руб. и для легковыхъ лошадей, вѣсъ 9 фун., цѣна 8 руб.

Конструкція всѣхъ трехъ типовъ совершенно одинаковая, разница лишь въ вѣсѣ и солидности отдѣльныхъ частей.

Что касается выбора упряжи, то многіе спеціалисты придерживаются мнѣнія, что хомуть-шлейка болѣе производителенъ, чѣмъ обыкновенный

хомуть. Мнѣніе это совершенно ошибочно. Правда, шлейка легче и менѣе тщательно, чѣмъ хомуть, должна быть пригнана, но зато мѣсто прикрѣпленія постромокъ у шлейки не можетъ быть правильно; это возможно только у хомута. Шлейка неудобна еще тѣмъ, что грудной ремень давить на грудную клѣтку и стѣсняетъ дыхательныя движенія. Эти недостатки выступаютъ еще рѣзче, если постромки прикрѣпляются къ неподвижной вагѣ. Подвижная вага слѣдуетъ всѣмъ движеніямъ лопатки, и ремни шлейки, такимъ образомъ, удерживаются въ своемъ положеніи, но если вага неподвижна, то шлейка постоянно сдвигается съ мѣста, натираетъ плечи и при тяжеломъ экипажѣ можетъ повлечь за собой весьма дурныя послѣдствія. Кто непремѣнно хочетъ ѣздить съ хомутомъ-шлейкой, долженъ выбирать самый легкій экипажъ. Кромѣ того,

грудной ремень такой шлейки не долженъ быть поднятъ слишкомъ высоко, чтобы не давить на дыхательную трубку, и не долженъ быть опущенъ настолько, чтобы затруднять движеніе плечевого сустава. Изображеніе очень удобнаго хомута-шлейки для парной запряжки мы даемъ на рис. 470.

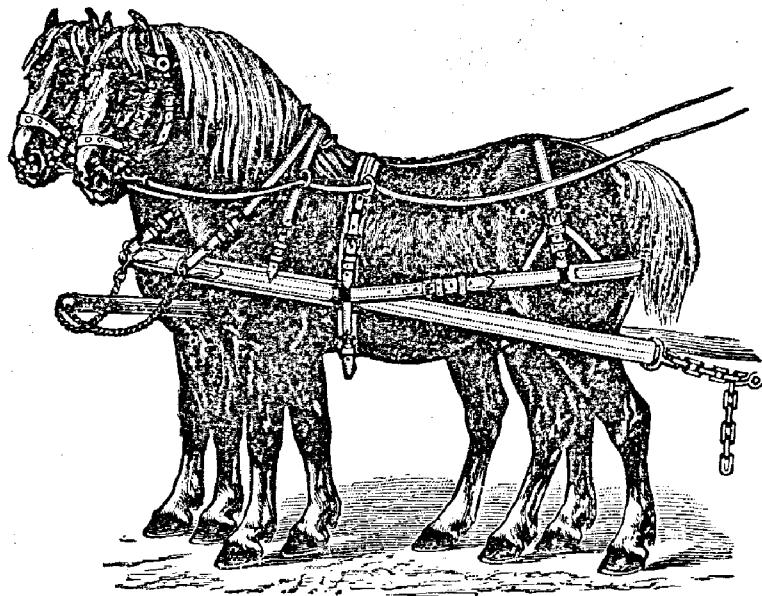


Рис. 473. Грудной хомуть для рабочихъ лошадей.

Трудность получить хорошо прилаженные хомуты повлекла за собой попытку ко многимъ изобрѣтеніямъ такого хомута, который, по произволу, могъ бы быть увеличенъ и уменьшенъ, расширенъ и суженъ. Выдающееся мѣсто между такого рода изобрѣтеніями принадлежитъ патентованному хомуту Мартенса. Хомуть этотъ введенъ въ употребленіе въ нѣмецкой, швейцарской, сербской и турецкой артиллеріи и состоитъ изъ панцыря и подшивки; первый состоитъ изъ оголовка и двухъ клещей, которые соединяются посредствомъ очень остроумнаго механизма и могутъ быть скрѣплены въ любомъ положеніи. Такимъ образомъ, по единогласному мнѣнію специалистовъ, задача изобрѣтенія хомута, пригоднаго для всякой лошади, удачно разрѣшена Мартенсомъ. Хомуты эти могутъ быть изготовлены какъ для элегантной, легкой упряжки, такъ и для ломовой упряжки (рис. 474 и 476). Адресъ фабриканта и изобрѣтателя: Штральзундъ, Triebseerstrasse, 14.

Для лошадей одинаковой величины пригодны также новые эластичныя стальные хомуты, „Elastic horse collar company“ (рис. 477) въ Бир-