

мута. Для большой ясности приложенъ рисунокъ съ изображеніемъ плечевой области; на рисунокѣ (см. рис. 481) линия *ab* показываетъ до какихъ поръ должна достигать нижняя часть хомута. Но какъ бы старательно не были сняты мѣрки, о пригодности хомута можно узнать только испробовавъ его при движеніи.

Встрѣчаются лошади съ такъ называемой „высокой постановкой“, у которыхъ положенія шеи и плечъ при движеніи совсѣмъ другія, чѣмъ въ покоѣ, и хомуть, прекрасно лежавшій пока лошадь стояла смирно, становится явно короткимъ на рыси. На рис. 482 изображенъ очень удобный снарядъ для снятія мѣрки хомута.

Немалое значеніе для тяги имѣетъ прикрѣпленіе хомутныхъ скобокъ. Отъ нихъ требуется, чтобы онѣ не только хорошо были прилажены къ хомуту, но чтобы также были помѣщены на своемъ мѣстѣ, т. е. на

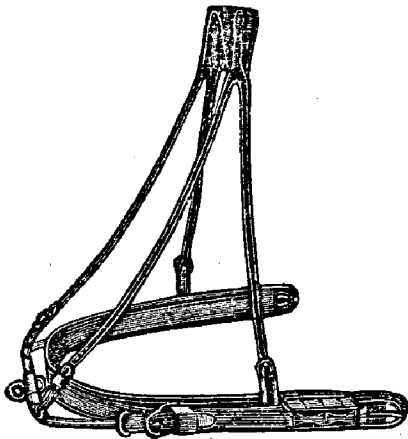


Рис. 475. Французскій полухомуть.

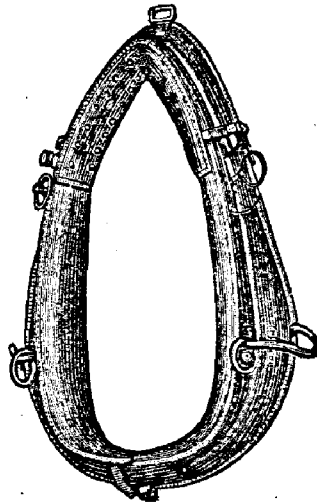


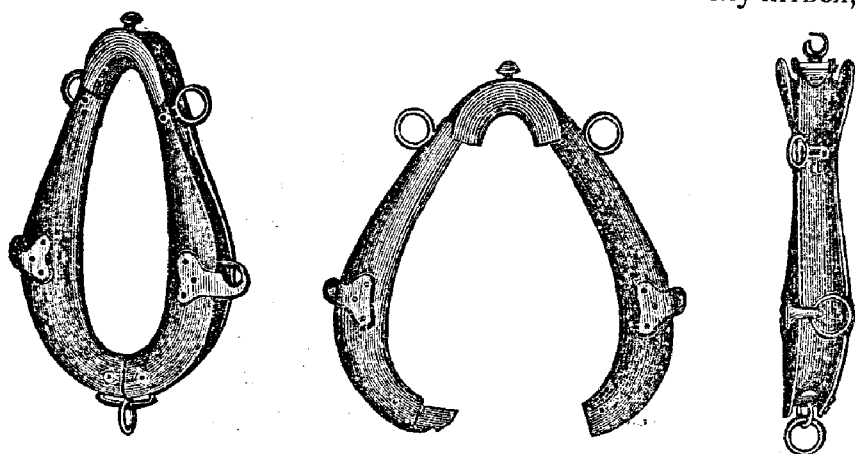
Рис. 476. Хомуть Мартенса.

серединѣ лопатки, а не на нижней трети ея, какъ это бываетъ у большинства. Что касается длины постромокъ, то это находится въ прямой зависимости отъ дороги. Въ городахъ, гдѣ дороги ровны, повороты крутые, гдѣ приходится чуть не каждую минуту дѣлать остановки, необходимо запрягать лошадей покороче, чѣмъ въ деревнѣ. Хотя при короткой запряжкѣ лошади скорѣе портятся, но этимъ въ интересахъ прохожихъ приходится жертвовать.

Въ заключеніе мы должны сказать, что этикетъ, мода и установившіеся вкусы предписываютъ, чтобы дышло выступало на много впереди лошадей, и чтобы постромки были короткія. Мода эта не лишена извѣстной доли практическаго смысла, такъ какъ при такомъ усиленномъ движеніи, какое существуетъ во всякомъ большомъ городѣ, лошадей приходится удерживать почти моментально, что было бы невозможно при длинныхъ постромкахъ и короткомъ дышлѣ. Съ другой стороны, нельзя не признать, что короткая запряжка очень дурно дѣйствуетъ на суставы и сухожилія лошадей при быстрыхъ остановкахъ и осаживаніяхъ. Весь организмъ лошадей при этомъ сильное сотрясеніе, но больше всего страдаютъ плечи,

конечности и суставы. Изъ этого слѣдуетъ, что въ городахъ необходимость заставляетъ пользоваться короткими запряжками, въ деревняхъ же и для дальнихъ поѣздокъ лучше давать лошадямъ болѣе свободы.

Все сказанное нами заставляетъ вернуться къ такъ часто поднимаемому вопросу: можно ли употреблять въ упряжь верховую лошадь безъ ущерба ея здоровью и способностямъ? Наше мнѣніе, что верховой лошади вовсе не вредитъ легкая ѣзда въ упряжи, если только будутъ соблюдены извѣстныя условія. Если лошадь бѣгаетъ только въ легкомъ экипажѣ и по ровной дорогѣ, если владѣлецъ заботится, чтобы подъ верхомъ она ходила больше, чѣмъ въ упряжи, если лошадь правильно запрягается и не будетъ стѣсняема въ своихъ движеніяхъ, если управление будетъ такое же или похожее, какъ при верховой ѣздѣ, то не можетъ быть никакихъ опасеній посадить лошадь на плечи. Если же одно изъ поставленныхъ условій не будетъ соблюдено, то легко можетъ случиться, что при-



Закрытый

Открытый

Видъ съ боку.

Рис. 477. Англійскій эластичный хомутъ.

годность ея, какъ верховой лошади, можетъ во многомъ ухудшиться. Какъ видно, дѣло не въ системѣ, а въ выполненіи ея.

Большое значеніе имѣетъ также способъ прикрѣпленія постромокъ къ повозкѣ. Во многихъ мѣстностяхъ прикрѣпленія эти происходятъ посредствомъ подвижной ваги и валиковъ. При этомъ полагаютъ, что лошади поставлены въ необходимость принимать одинаковое участіе въ тягѣ. Противъ этого нельзя было бы возражать, если бы всѣ лошади по природѣ были одинаковой силы и темперамента, но такъ какъ всякому, имѣющему дѣло съ лошадьми, прекрасно извѣстно, какъ трудно и почти невозможно подобрать даже пару лошадей вполнѣ сходныхъ по формамъ, силѣ, темпераменту и энергій, то попытка заставить лошадей въ одинаковой степени работать граничила бы скорѣй съ истязаніемъ ихъ. Должно удовлетворяться тѣмъ, если лошади тянутъ такъ, чтобы дышло двигалось прямо; если онѣ это выполняютъ, то, значить, ни одна изъ нихъ не уклонялась отъ участія въ общей работѣ.

Дальнѣйшій недостатокъ подвижной ваги состоитъ въ томъ, что болѣе сильная лошадь, если вдругъ, сразу вляжеть въ хомутъ, можетъ

отдернуть своего слабого товарища назадъ, отъ чего легко могутъ пострадать конечности послѣдняго. Наконецъ, при подвижной вагѣ невозможно выполнить правильнаго поворота. Правильный поворотъ произойдетъ, если одна изъ лошадей употребитъ большое усиліе, а не отъ того, что одна или другая изъ нихъ наляжетъ на дышло. Какъ же произойдетъ поворотъ, если большое усиліе одной лошади, благодаря подвижной вагѣ, не окажетъ никакого дѣйствія на дышло? Поэтому отъ городскихъ, элегантныхъ экипажей требуется, чтобы они были снабжены неподвижной вагой, деревенскія же повозки могутъ обходиться съ подвижными вагами и вальками.

Считаемъ не лишнимъ сказать также нѣсколько словъ о лошадиномъ сохрани- тель (Pferdeschoner). Между катящимся экипажемъ и тянущими лошадьми, въ каждый данный моментъ, не существуетъ полнаго согласія въ развиваемой скорости, безразлично, какимъ бы аллюромъ ни бѣжали лошади, хотя бы дорога была совершенно ровна, а запряжка во всѣхъ отношеніяхъ правильна. Лошади, такимъ образомъ, безпрестанно подвергаются значительнымъ толчкамъ. Еще болѣе не-

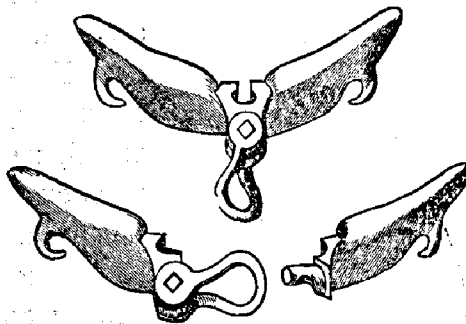


Рис. 478. Части французскаго оголовка.

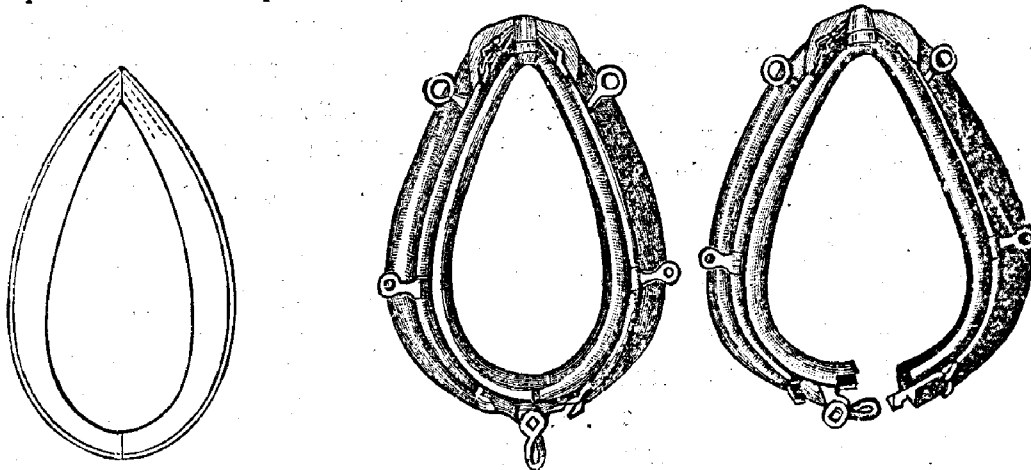


Рис. 479. Неправильно сдѣланный оголовокъ.

Рис. 480. Французскій хомутъ.

удобствъ представляетъ ѣзда по неровной, каменистой и вязкой почвѣ, а также при крутыхъ поворотахъ. Дѣло въ томъ, что тѣло животнаго передвигается не съ равномерной скоростью, но толчками; на шагъ это выступаетъ рѣзче, чѣмъ на другихъ аллюрахъ. При каждомъ шагѣ, выполненномъ человѣкомъ, скорость увеличивается въ моментъ поднятія ноги и затѣмъ опять уменьшается, какъ скоро нога будетъ на землѣ. То же самое и у лошади, если сравнить механизмъ ея движенія съ двумя людьми.

Путь, описываемый центромъ тяжести животнаго, даже на тихомъ аллюрѣ значительно уклоняется отъ прямой и вовсе не параллеленъ той линіи, по которой проходитъ центръ тяжести животнаго при стояніи. При