

## Глава XVI.

Уходъ за экипажной сбруей и другими принадлежностями конюшни.

Однихъ свѣдѣній объ уходѣ за лошадыю, какъ бы велики они не были, лицу, завѣдующему конюшней, далеко недостаточно. Имѣя постоянно дѣло съ экипажами, сбруей, сѣдлами и другими принадлежностями конюшни, ему необходимо еще, во всѣхъ мельчайшихъ подробностяхъ, знать все, что касается до содержанія, ухода и эксплуатаціи конюшеннаго инвентаря; безъ особаго навыка въ обращеніи съ нимъ онъ никогда не будетъ въ состояніи добросовѣстно исполнять свои обязанности и, несмотря на всѣ свои качества, безъ всякаго сомнѣнія, принесетъ своему хозяину больше вреда, чѣмъ пользы. Весь ввѣренный его попеченію и уходу инвентарь быстро изнашивается, потеряетъ свой видъ и преждевременно придетъ въ негодность, а между тѣмъ всякому коневладѣльцу хорошо извѣстно, какъ дорого стоятъ всѣ эти принадлежности, начиная съ самого простаго недоуздка и кончая высокоцѣннымъ экипажемъ. Часто приходится видѣть, что въ большихъ городскихъ конюшняхъ разсудительныхъ и экономныхъ владѣльцевъ долго терпятъ на своемъ мѣстѣ тѣхъ кучеровъ только потому, что они лучше другихъ знакомы съ уходомъ за экипажами, нерѣдко стоящими дороже самихъ лошадей, и содержатъ въ образцовомъ порядкѣ ввѣренный имъ инвентарь.

Въ виду такой важности вопроса, мы считаемъ полезнымъ по возможности подробнѣе указать читателю, на что необходимо обращать серьезное вниманіе при уходѣ за экипажами, сбруей, сѣдлами и другими принадлежностями конюшни, составляющими неизбѣжный инвентарь всякаго коневладѣльца.

Раньше всего мы должны сказать нѣсколько словъ объ экипажномъ сараѣ, что существенно важно въ интересахъ сохраненія экипажей. Сарай долженъ быть обширенъ, высокъ, не темень, однако же и не слишкомъ свѣтелъ, съ хорошей вентиляціей. Спертый и сырой воздухъ похищаетъ лакированныхъ частей экипажа ихъ свѣжій и блестящій видъ. Часто устраиваемое подъ предлогомъ удобства соединеніе конюшни съ сараемъ ни въ какомъ случаѣ не желательно, такъ какъ прониканіе въ сарай конюшенныхъ испареній и обильнаго амміакомъ воздуха портитъ экипажи, лакировка даетъ трещины, и выѣдаемая краска измѣняетъ свой цвѣтъ на

болѣе тусклый, блѣдный. По тѣмъ-же соображеніямъ не должна быть терпима близость къ каретному сараю навозной кучи.

Поль въ сараѣ долженъ быть торцовый, изъ плотнаго дерева, а не досчатый, какъ это обыкновенно бываетъ. Кирпичный поль вызываетъ сырость, также дурно вліяющую на лакировку въ смыслѣ ея блеска и цѣлости. Окна въ сараѣ лучше всего заставлятъ молочнаго, матоваго цвѣта стеклами, такъ какъ многіе цвѣта и въ особенности синій очень измѣняются, если долго остаются въ темномъ помѣщеніи.

Само собою понятно, что чистота и провѣтриваніе сарая обязательны: пыль, болѣе или менѣе долгое время лежащая на экипажѣ, разрушающе дѣйствуетъ на лакировку, во избѣжаніе чего экипажи, нѣсколько дней не употребляющіеся въ работу, должны покрываться тиковыми чехлами, сохраняющимися въ сухомъ мѣстѣ. Въ тѣхъ сараяхъ, гдѣ каждому экипажу предназначено свое мѣсто, полезно надъ этимъ мѣстомъ прикрѣплять деревянную раму, размѣрами нѣсколько большую, чѣмъ занимаемое экипажемъ мѣсто; къ рамѣ этой на кольцахъ прикрѣпляется парусина въ формѣ занавѣсей. Когда экипажъ поставленъ на свое мѣсто, парусина эта спускается и накрываетъ экипажъ до пола, не соприкасаясь съ экипажемъ. Такое устройство чехловъ представляетъ много удобствъ; во первыхъ, оно значительно проще, удобнѣе и скорѣе, и во вторыхъ, этимъ избѣгаются частое сниманіе и надѣваніе чехловъ, всегда сопряженныя съ извѣстнымъ треніемъ лакированной поверхности экипажа; чтобы покрыть весь экипажъ кучеръ долженъ на него влѣзть, причемъ достаточно малѣйшей неосторожности, чтобы оставить на немъ крупную царапину.

Необходимо зорко слѣдить, чтобы никогда не ставился въ сарай экипажъ не вымытый послѣ его употребленія; это общее правило должно быть внушено каждому кучеру, и если онъ почему либо дѣйствительно не въ состояніи по возвращеніи съ поѣздки тщательно его вымыть, то во всякомъ случаѣ необходимо прежде, чѣмъ поставить экипажъ въ сарай, хотя бы сполоснуть его нѣсколькими ведрами чистой воды, чтобы смыть грязь, оставивъ до утра полную чистку и мытье, что, какъ научаетъ насъ опытъ, на другой день совершается даже легче и скорѣе. Ни подъ какимъ видомъ не слѣдуетъ давать грязи высохнуть на экипажѣ; достаточно, чтобы грязь разъ вѣлася въ лакировку, чтобы ее навсегда испортить.

Новый или вновь лакированный экипажъ непременно долженъ стоять нѣсколько недѣль до употребленія, хотя и въ этомъ случаѣ, если онъ не во время вымыть и на немъ грязь засохнетъ, на лакировку остаются пятна, отъ которыхъ потомъ уже нельзя будетъ избавиться.

Передъ сложной работой мытья экипажа въ ясный солнечный день кучеръ долженъ установить его въ тѣнистомъ мѣстѣ, такъ какъ палящія лучи солнца весьма вредно дѣйствуютъ на лакированное дерево, что хорошо извѣстно всякой хозяйкѣ. Установивъ такимъ образомъ экипажъ, кучеръ долженъ поднять верхъ, а если имѣетъ дѣло съ закрытымъ эки-

пажемъ, то закрыть окна, снять съ сидѣнья подушки, убрать всѣ ковры и дышло подпереть валькомъ. Приступая къ мойкѣ, надо первымъ дѣломъ удалить всю грязь, для чего самое удобное пользоваться садовымъ пульверизаторомъ или за неимѣниемъ его простой лейкой, причемъ кучеръ долженъ имѣть въ виду, что не слѣдуетъ скупиться на воду: чѣмъ ея больше, тѣмъ скорѣе и основательнѣе окончится чистка. Чтобы при споласкиваніи не запачкать тѣ части, которыя уже вычищены и вымыты, необходимо производить чистку въ извѣстномъ порядкѣ, начиная работу съ верха, затѣмъ идетъ кузовъ, нижняя часть экипажа и наконецъ колеса. Для мытья верха и кузова кучеру нужна большая и мягкая губка. Новыя,

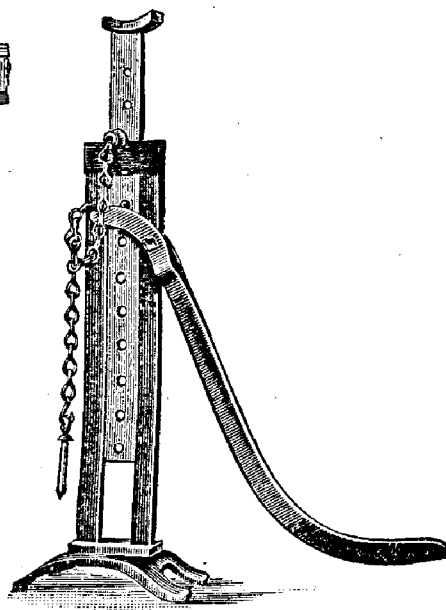
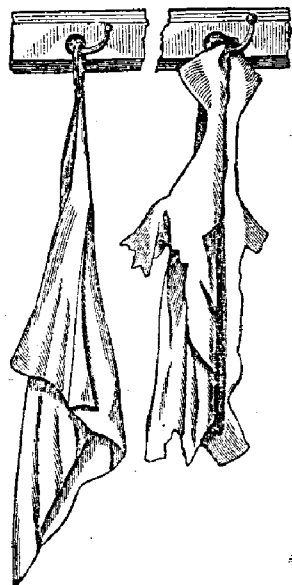
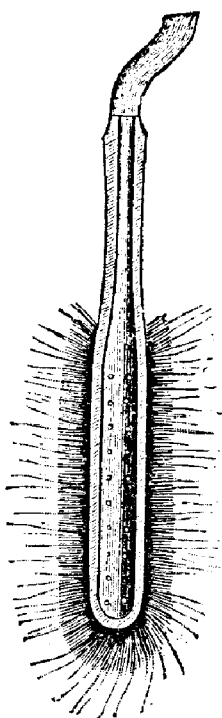


Рис. 495. Усовершенствованная экипажная щетка.

Рис. 496. Замша для вытиранія экипажа.

Рис. 497. Приборъ для споласкиванія колесъ.

еще не бывшія въ употребленіи губки должны быть предварительно опущены въ кипятокъ и тщательно очищены отъ множества мелкихъ камешковъ и раковинокъ, обыкновенно находящихся въ нихъ. Если кучеръ упуститъ изъ виду это обстоятельство, то легко можетъ случиться, что, проводя губкой по экипажу, онъ избороздитъ его мелкими царапинами, испортивъ такимъ образомъ всю лакировку. Нижняя сторона крыльевъ чистится щеткой, а верхняя губкой. Во многихъ случаяхъ употребляютъ экипажную щетку для чистки кузова и колесъ, но это ни въ какомъ случаѣ не можетъ считаться правильнымъ; губка и замша для этой цѣли гораздо пригоднѣе. Во первыхъ, щетка не такъ чиста и не достаточно мягка и, во вторыхъ, надо быть очень осторожнымъ, чего требовать отъ нашихъ кучеровъ трудно, чтобы деревянной ручкой не ударять по колеснымъ спицамъ и тѣмъ не повредить лакировки. Но такъ какъ нѣкоторые кучера увѣряютъ, что обойтись безъ щетки не могутъ, и весьма

недовѣрчиво относятся ко всякимъ нововведеніямъ, то мы на рисунокѣ даемъ изображеніе чрезвычайно практическаго изобрѣтенія; оно отчасти можетъ устранить тѣ поврежденія, которыя сплошь и рядомъ причиняются экипажу обыкновенной щеткой. Какъ видно на рисунокѣ, выдолбленная ручка рекомендуемой нами щетки привинчивается къ трубѣ водопровода и вода течетъ чрезъ отверстіе, находящееся на нижней сторонѣ ручки, на тѣ части экипажа, съ которыми щетка приходитъ въ соприкосновеніе (рис. 495).

При споласкиваніи колесъ кучеръ съ успѣхомъ можетъ пользоваться небольшимъ приборомъ, изображеннымъ на рис. 497. Приборъ этотъ даетъ ему возможность во время мытья держать колеса въ постоянно вращающемся положеніи, чѣмъ въ значительной мѣрѣ облегчается работа. Подымать же колеса при мытьѣ, какъ это дѣлаютъ зачастую наши доморощенные кучера, вовсе нежелательно: этимъ грубымъ способомъ испорченъ не одинъ цѣнный экипажъ. При мытьѣ колесъ надо соблюдать точно также извѣстный порядокъ. Начинаютъ съ задней части ступицы, переходя постепенно къ спицамъ и косякамъ, потомъ моются ихъ переднія или лицевыя части, и уже затѣмъ каждая спица отдѣльно какъ съ наружной, такъ и съ внутренней стороны. Такимъ образомъ, вычищаемое колесо слѣдуетъ нѣсколько разъ повернуть около своей оси и сполоснуть чистой водой. Если же, какъ это часто бываетъ зимой, грязь окажется примерзшей къ экипажу, то ея счищать не слѣдуетъ помощью какого бы то ни было инструмента, а просто взять для мытья теплую воду, но отнюдь не горячую, портящую лакировку. Если мытье экипажа будетъ производиться по вышеописанному способу, то можно избѣгнуть двойной работы. Лучшей водою для мытья считается дождевая, такъ какъ менѣе всякой другой вліяетъ на лакировку, не лишая ея блеска. Вообще мягкая вода предпочтительнѣе жесткой, а морская безусловно наименѣе пригодна для этой цѣли. Во избѣжаніе полученія пятенъ на лакированныхъ частяхъ экипажа, не слѣдуетъ давать водѣ на немъ высыхать; сейчасъ же послѣ мытья необходимо вытереть экипажъ и растереть его замшей (рис. 496): по этой работѣ можно сейчасъ же узнать, насколько кучеръ знакомъ съ уходомъ за экипажемъ. Труднѣе всего отполировать замшей большія поверхности. Отполировать напримѣръ карету (рис. 498) по всѣмъ правиламъ искусства—работа требующая большого навыка и сноровки. Всѣ кожаныя части, какъ верхъ, крылья и т. д., моются мыльной водой, затѣмъ споласкиваются чистой и послѣ осушки смазываются немного льнянымъ масломъ. При спусканіи верха кучеръ долженъ наблюдать, чтобы не образовались неправильныя складки, портящія кожу, чтобы вода не оставалась въ рессорахъ и тѣмъ не способствовала образованію ржавчины. Послѣ cadaго прополаскиванія кучеръ долженъ, вставъ на одну подножку экипажа, привести весь кузовъ въ движеніе, отъ чего оставшаяся на немъ вода скатится и тѣмъ легче высушить экипажъ губкой и замшей. Считаемо тутъ уместнымъ упомянуть, что роса, садящаяся на колесныя оси, подвергаетъ ихъ порчѣ при сильныхъ толчкахъ во время ѣзды, во избѣжаніе чего кучеру слѣдуетъ, закладывая экипажъ,