

лошади, подъ хвостомъ, провести прочную веревку, концы которой тянутся двумя конюхами, третій ведетъ лошадь, два же другихъ конюха слѣдятъ, чтобы она не кидалась по сторонамъ и такимъ образомъ ее втягиваютъ въ вагонъ.

А. Gauspoch въ Мюнхенѣ изобрѣлъ особый аппаратъ для сопротивляющихся лошадей. Какъ видно изъ объясненій автора, напечатанныхъ

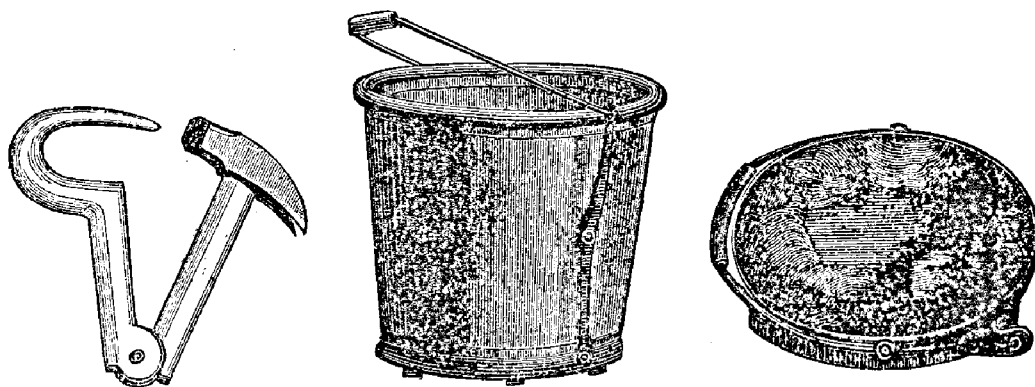


Рис. 527. Складной крючекъ для чистки копытъ.

А. Рис. 528. Складное ведро.

Б.

отдѣльнымъ изданіемъ, весь принципъ его изобрѣтенія состоитъ въ томъ, что\* оба скакательные сустава сопротивляющейся лошади стѣснены (рис. 530).

Какъ видно на рисункѣ, аппаратъ состоитъ изъ длиннаго ремня съ подушками, обхватывающаго всю лошадь и лежащаго у скакательныхъ суставовъ. На концахъ ремни снабжены рукоятками. Голова лошади привязана такъ низко, что вскинуть кверху она ее не можетъ. Если двое могутъ втащить такимъ образомъ, какъ показано на рисункѣ, то хорошо, если же нѣтъ, то надо чтобы еще двое взяли за боковыя рукоятки по обѣ стороны лошади. Благодаря тому, что ремень лежитъ на скакательныхъ суставахъ, отступленіе назадъ въ значительной степени затруднено; точно также лошадь не можетъ бить задомъ, и, теряя точку упора въ заднихъ ногахъ, она ищетъ ее въ переднихъ и, такимъ образомъ, мало-по-малу переставляя ноги, очутится въ вагонѣ.

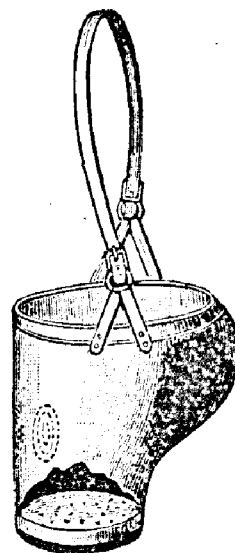


Рис. 529. Кормушка Ричи.

Нѣмцы чрезвычайно хвалятъ свое изобрѣтеніе, стоящее въ Мюнхенѣ (у С. Kimpfmüller 20 марокъ) на наши деньги около 9 рублей, и увѣряютъ, что оно пригодно и для рогатаго скота.

Намъ кажется, что мы достигаемъ тѣхъ же результатовъ, обхвативъ лошадь простой веревкой.

Первое условіе при перевозкѣ лошадей, на чемъ бы ихъ ни перевозили, безразлично, это—не ставить ихъ тѣсно. Практикуемая у насъ система ставить лошадей по восьми въ вагонъ совершенно невозможна, болѣе четырехъ въ наши маленькіе товарные вагоны ставить нельзя.

Опытъ показалъ, что лошади, обращенныя задомъ къ локомотиву, страдаютъ больше, чѣмъ обращенныя къ нему передомъ. Вообще, безпрестанные толчки въ передъ и задъ гораздо опаснѣе, чѣмъ толчки боковые, а потому опять-таки нельзя признать рациональной существующую у насъ систему перевозить цѣнныхъ лошадей, для чего въ вагонѣ дѣлаются четыре стойла съ коридоромъ между ними, и лошади ставятся головами къ этому проходу, такъ сказать, вдоль вагона: двѣ задомъ къ ходу поѣзда, двѣ же передомъ. Всѣ толчки при сцѣпкахъ и расцѣпкахъ отражаются на конечностяхъ, и, въ виду этого, намъ представляется необходимымъ ставить лошадей поперекъ вагона, устроивъ стойла у одной стѣны. Всѣ преимущества такого размѣщенія вполне очевидны.

Первая такъ или иначе введенная лошадь ставится въ середину вагона и, когда она уже стоитъ на мѣстѣ, приставляется передвижная

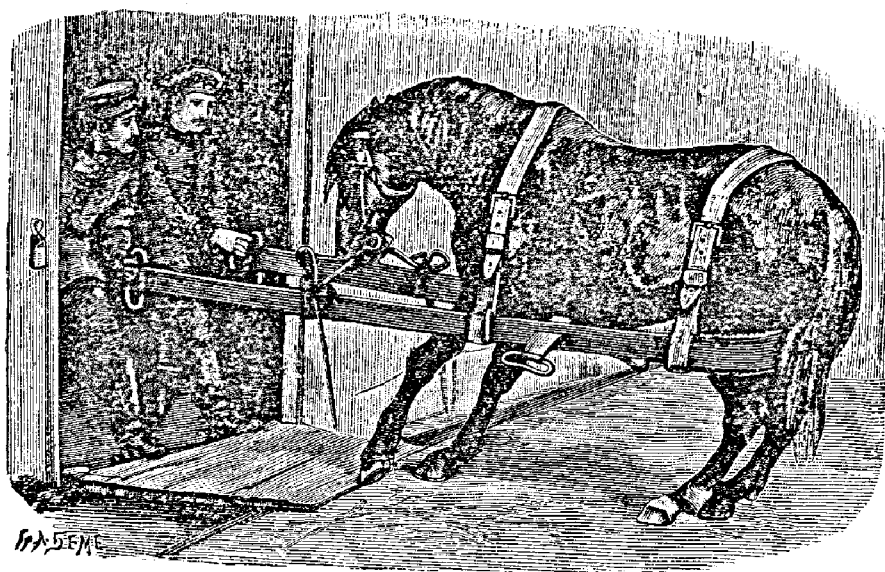


Рис. 530. Аппаратъ Gauspoch.

стѣнка стойла, затѣмъ вводится другая, третья и т. д. Безпокойную лошадь не слѣдуетъ выпускать изъ виду, и конюхъ долженъ быть при ней: глядя лошадь, конюхъ старается примирить ее съ новымъ положеніемъ. Что касается кормленія въ пути, то корма слѣдуетъ давать вдоволь, чтобы отвлечь вниманіе лошадей отъ грохота и шума, происходящаго при движеніи поѣзда. Лучше всего задавать овесъ при болѣе или менѣе продолжительныхъ стоянкахъ. На поеніе слѣдуетъ обратить особое вниманіе. Большинство лошадей сильно волнуются и потому потѣютъ, къ тому же зимой неизбѣжны сквозняки, а лѣтомъ духота, и ничего не можетъ быть легче, какъ простудить лошадь; во избѣжаніе чего, если путь продолжается не болѣе 12 часовъ, поить вовсе не слѣдуетъ, если же болѣе, то надо дать воду не холодную, а отстоявшуюся. Зимой конюхъ можетъ на паровозѣ всегда достать кипятку и немного разбавить холодную воду до температуры парного молока, къ которой полезно прибавить нѣсколько капель соляной кислоты и немного пшеничной или ячмен-

ной муки. Во время сильной жары полезно давать два, три глотка для освѣженія.

Вопросъ о вентиляціи вагона очень важенъ, но, конечно, находится въ тѣсной зависимости отъ погоды. Лѣтомъ, въ жару, когда солнце накалитъ желѣзную крышу вагона, необходимо открывать дверь, иначе лошади могутъ страдать отъ приливовъ крови къ мозгу и легкимъ; полезно также мочить холодной водой лобъ и затылокъ или даже накладывать холодный компрессъ на голову. Въ зимнее и осеннее, болѣе холодное время, лошадь накрывается попоной и капоромъ и бинтуется теплыми фланелевыми бинтами. Мы забыли еще указать на необходимость обильной подстилки не только въ интересахъ сохраненія зимой конечностей въ теплѣ, но и во избѣжаніе того, чтобы лошадь скользила по полу. Подстилка должна высоко лежать по бокамъ импровизированнаго стойла,

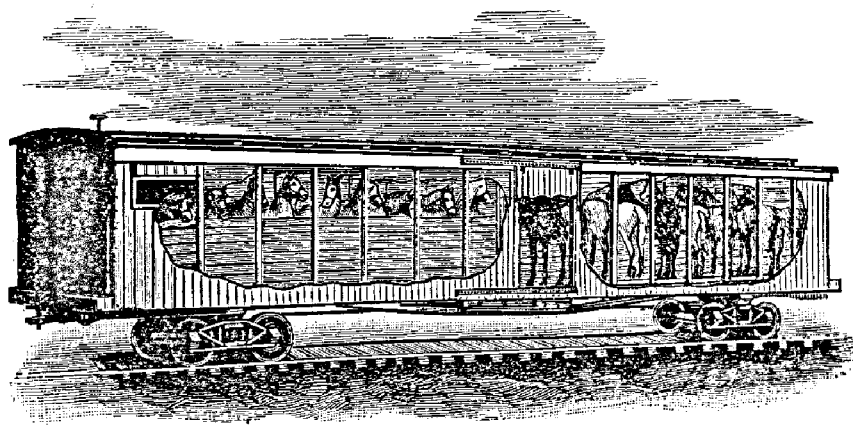


Рис. 531. Наружный видъ американскаго вагона.

что предохраняетъ отъ неизбѣжныхъ сквозняковъ и возможныхъ ушибовъ при грубыхъ толчкахъ.

Во время пути ни на одну минуту лошади не должны оставаться однѣ въ вагонѣ, и если при нихъ только одинъ проводникъ, то ему не слѣдуетъ ни подъ какимъ видомъ удаляться изъ вагона.

Чѣмъ вагонъ ближе прицѣпленъ къ локомотиву, тѣмъ меньше его качаетъ, а потому нежелательно грузить лошадей въ хвостъ поѣзда.

Желѣзныя дороги вообще вліяютъ плохо на лошадей, и если путешествіе очень продолжительно, то лошади нерѣдко страдаютъ задержаніемъ мочи, разстройствомъ пищеваренія; возможны заболѣванія острой водянкой мозга, а еще возможнѣе простудныя болѣзни и различныя травматическія поврежденія. Противъ послѣдняго необходимо накладывать бинты, но не очень туго, чтобы не нарушать правильности кровообращенія, на скакательные суставы надѣвать предохранительные мѣшечки, подшитые кожей.

Если перевозка должна продолжаться нѣсколько дней, то черезъ два или три дня необходимо давать лошадямъ на нѣкоторое время отдыхъ, и при выводѣ ихъ изъ вагона соблюдать тѣ же условія, какія соблюдались при ввѣдѣ въ него, и, главнымъ образомъ, избѣгать шума,