

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,

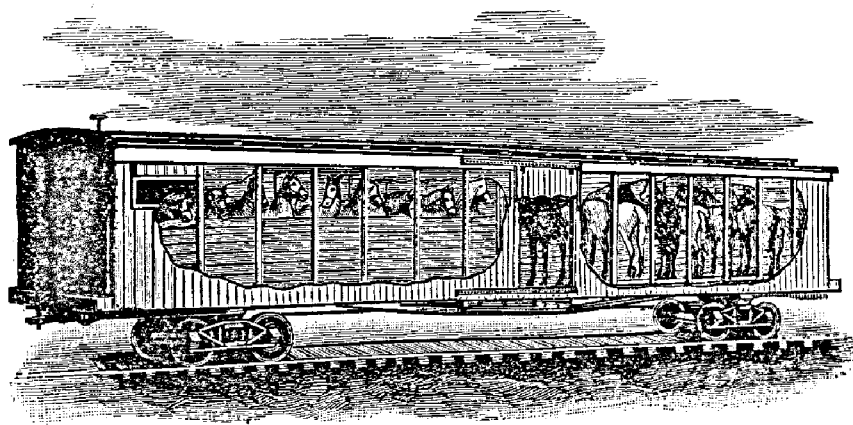


Рис. 531. Наружный видъ американскаго вагона.

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 предохранительныя мѣшечки, подшитыя 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 вводѣ въ него, и, главнымъ образомъ, избѣгать шума,

крика и столь свойственной нашимъ людямъ суеты, изводящей лошадей. При вводѣ и выводѣ отнюдь не слѣдуетъ смотрѣть лошади въ глаза.

Такъ какъ лошади обыкновенно черезчуръ поспѣшно стремятся выходить изъ вагона, то необходимо у мостика, соединяющаго вагонъ съ платформой, по обѣ стороны поставить по человѣку; намъ извѣстны многіе случаи, когда отъ несоблюденія этой мѣры предосторожности имѣли мѣсто дурныя послѣдствія.

Въ Австріи, во избѣжаніе обыкновенной долгой задержки передъ выгрузкой лошадей, пробовали выводить ихъ прямо до подхода поѣзда къ платформѣ. Для этого имѣлись особые мостки.

Конечно, при лучшихъ условіяхъ лошади могутъ сравнительно хорошо переносить путешествіе по желѣзнымъ дорогамъ, даже и безъ передышки и отдыха, чему

можно было бы привести множество примѣровъ.

Перевозка лошадей по желѣзнымъ дорогамъ всюду въ континентальной Европѣ оставляетъ желать многого, но въ Россіи она поставлена особенно плохо. Ни одно изъ нашихъ богатыхъ желѣзнодорожныхъ управленій не находитъ нужнымъ не только имѣть особые вагоны для лошадей, но даже какія бы то ни было приспособленія, исключая досокъ и на живую нитку сшитыхъ мостковъ. Многому въ этомъ отношеніи



Рис. 532. Внутренній видъ американскаго вагона.

надо намъ поучиться у англичанъ и американцевъ. Въ Англии, на примѣръ, совсѣмъ не рѣдкость отправлять свою, иногда очень цѣнную, лошадь безъ провожатаго; вагоны устроены прекрасно въ видѣ просторнаго денника, стѣны котораго мягки, обиты войлокомъ, причемъ въ составѣ поѣздной прислуги есть лица добросовѣстные и хорошо знакомыя съ уходомъ за лошадьми.

Близко подходятъ къ идеалу новые американскіе вагоны для лошадей, называемые „Palace horse cars“ (рис. 531 и 532). Вагоны эти длиною въ 50 футовъ вмѣщаютъ 18 лошадей, причемъ у каждой имѣется своя кормушка, раковина для воды и отдѣльное мѣсто для фуража. Мы слышали, что берлинскій Уніонъ-Клубъ и австрійскій Jockey-Club намѣрены въ недалекомъ будущемъ соорудить подобные же вагоны; что же касается до Россіи, то ей болѣе всѣхъ остальныхъ государствъ Европы