

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

слѣдуетъ упорядочить перевозку лошадей, и можно съ увѣренностью сказать, что желѣзныя дороги не были бы въ убытокѣ, соорудивъ сколько-нибудь приличныя вагоны и взимая за провозъ въ нихъ особую плату. Перевозка моремъ представляется болѣе сложной и рискованной, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ при наличности всѣхъ одинаковыхъ условій для возможной простуды и переутомленія приходится еще считаться и съ качкой, которая дѣйствуетъ пагубно на многихъ лошадей.

Помѣщать лошадей на суда надо передъ самымъ отплытіемъ ихъ, и, притомъ, во время посадки, лошади должны быть натошакъ.

Особенная осторожность нужна при нагрузкѣ; полъ, на который опускается лошадь, долженъ быть густо настланъ соломой, помѣщеніе должно быть по возможности обширное, обезпеченное свѣжимъ и чистымъ воздухомъ, люки и другія отверстія для освѣженія воздуха должны быть открыты, причемъ надо имѣть въ виду, что чѣмъ вентиляція лучше, тѣмъ вліяніе качки меньше. Весьма полезно каждый день обмывать лошадямъ ноздри, глаза, половые органы и ноги до колѣнъ. Помѣщеніе слѣдуетъ содержать чрезвычайно чисто и черезъ два дня въ третій производить дезинфекцію. Въ виду постоянной влажности воздуха попоны слѣдуетъ дѣлать изъ непромокаемой матеріи на шерстяной подкладкѣ. Такія попоны, предназначенныя специально для морскихъ путешествій, изготовляются въ Ганноверѣ у Джемса Плантъ и К-о. Полезно привязывать на шею, подъ горло, кусокъ овчины, шерстью, конечно, во внутрь. До отправки хорошо дней 5—10 давать легко прослабляющій прохладительный кормъ.

Наилучшее мѣсто для лошади, безъ всякаго сомнѣнія, на палубѣ, гдѣ желательно ее поставить поперекъ судна, не близко отъ машины, но однако же не на концахъ судна, гдѣ качка ощущается сильнѣе.

Цѣнныя лошади обыкновенно нагружаются въ особыхъ стойлахъ или ящикахъ, снабженныхъ съ обоихъ концовъ дверями. Гдѣ есть возможность, тамъ ящики эти поднимаютъ на блокахъ и помощью канатовъ переносятъ съ пристани на корабль.

Надо стараться имѣть проводника, привыкшаго до извѣстной степени къ морю, иначе онъ, страдая морской болѣзью, будетъ вынужденъ пре- доставить лошадей самимъ себѣ.

Кормленіе на морѣ нѣсколько иное, чѣмъ на сушѣ, такъ какъ лошади при морскихъ путешествіяхъ особенно склонны къ запорамъ. Обязательно разъ въ день давать кашку (mash) изъ овса съ отрубями.

Во французской и англійской кавалеріи, которой часто приходится ѣздить по морю, установлены слѣдующіе ежедневные раціоны:

5 фунтовъ овса.
10 " сѣна.
5 " отрубей.
11¼ фунта муки.

Воды дается больше, такъ какъ на морѣ жажда больше, однако лучше поить два раза—утромъ и вечеромъ.