

ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ



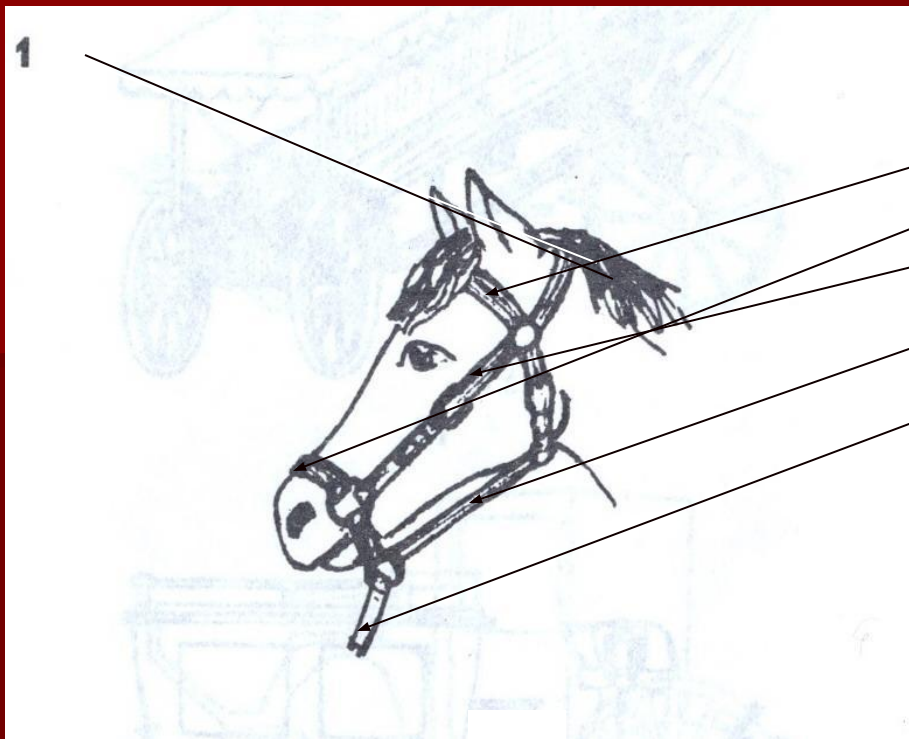
Упряжь лошади



- Лошадь используется для верховой езды и перевозки грузов. Для запряжки лошади применяется упряжь. Общим элементом снаряжения является **узда** (или оголовье). Она охватывает голову лошади и служит для управления ею.

Узда состоит из повода и недоуздка. **Недоуздкой** называется комплекс ремней, размещенных на голове лошади без удил и поводьев. Недоуздок состоит из **суголовья**, лежащего за ушами лошади, **налобника** расположенного перед ушами. В нижней части морды над ноздрями расположен **нахрапник или переносье**. По обе стороны морды от налобника к нахрапнику протянуты **нащёчные ремни**. На нащёчные ремни молодых или норовистых лошадей крепили небольшие кусочки кожи – **шоры**, чтобы лошадь не пугалась боковых препятствий и смотрела только вперед.

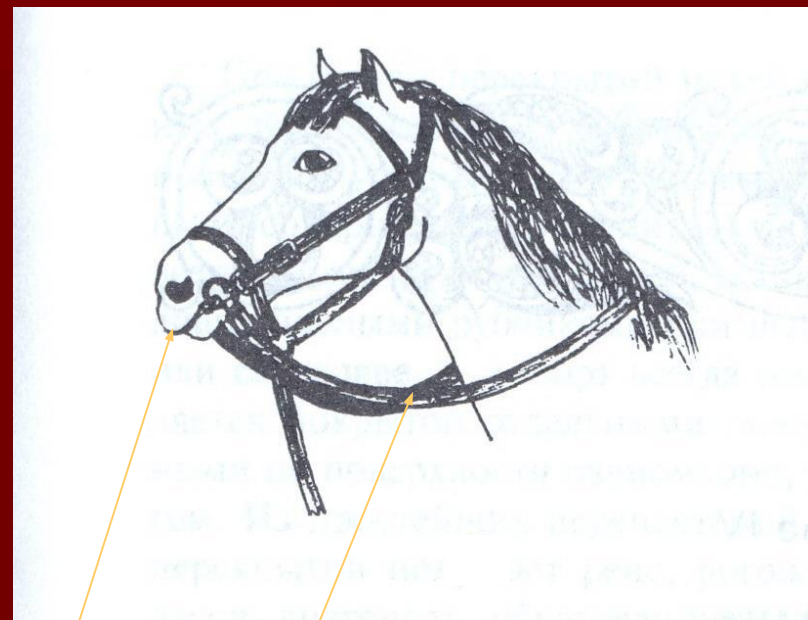
На лбу (храпе) лошади могут располагаться перекрещенные ремни или цепочки, идущие от оголовья к нахрапнику, называемые **перекрестьем**, и служащие скорее декоративной, чем конструктивной деталью. Внизу от налобника к нахрапнику идёт **подбородник**. К подбороднику может пристёгиваться **чембур**, короткий ремень или жгут за который коня привязывают или ведут.



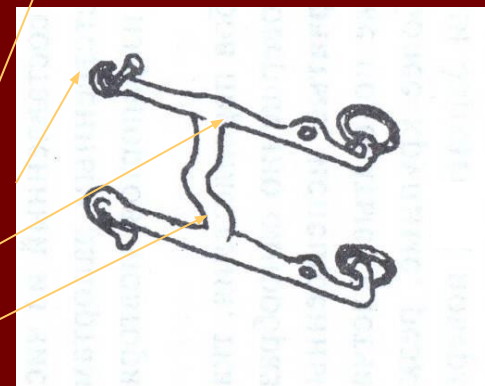
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

- 1- суголовье
- 2 – налобник
- 3 – переносье или нахрапник
- 4 – нащёчные ремни
- 5 – подбородник
- 6 - чумбур

- В нижней части нащёчных ремней с помощью колец крепятся **трензельные удила**. Они состоят из трёх шарнирно соединённых кованых округлых железных стержней. Для верховой езды использовалось и мундштучное удило или мундштук. Кованная из железа Н-образная пластина в виде двух длинных щёчек с кольцами на концах, соединённых слегка выгнутым гризлом. Верхние концы щёчек соединяются с мундштучной цепочкой с кожаным подцепочником. К их кольцам удила пристёгиваются короткие поводья для верховой лошади, называемые **уздой** или длинные для ездовой, называемые **вожжи**.



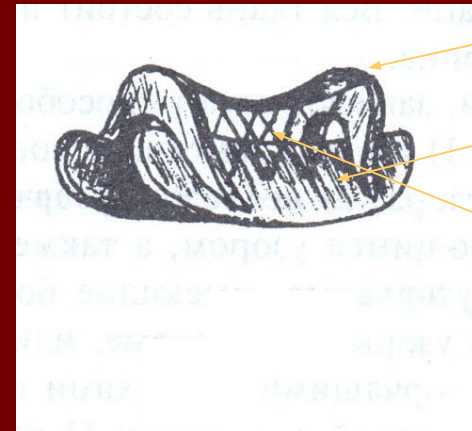
- 1 удила
- 2 поводья
- 3 мундштук
- 4 щёчки
- 5 гризло



Верховая запряжка

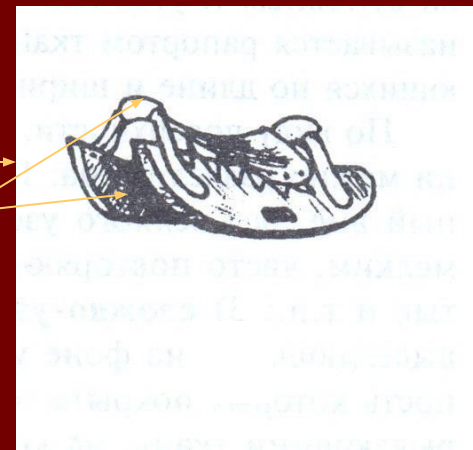
- Основной предмет седловки лошади для верховой езды – **седло**. Седло состоит из деревянной основы **ленчика (у казаков арчак)**. Ленчик состоит из двух выгнутых дощечек – **полок (полиц)**, соединённых задней и передней металлическими или деревянными **луками**. У строевого седла полки шире и длиннее, а луки выгнутые из железа, а у казачьего – полки меньше, а луки деревянные, высокие.

■ Казачье седло



- 1 арчак
- 2 полка
- 3 луки

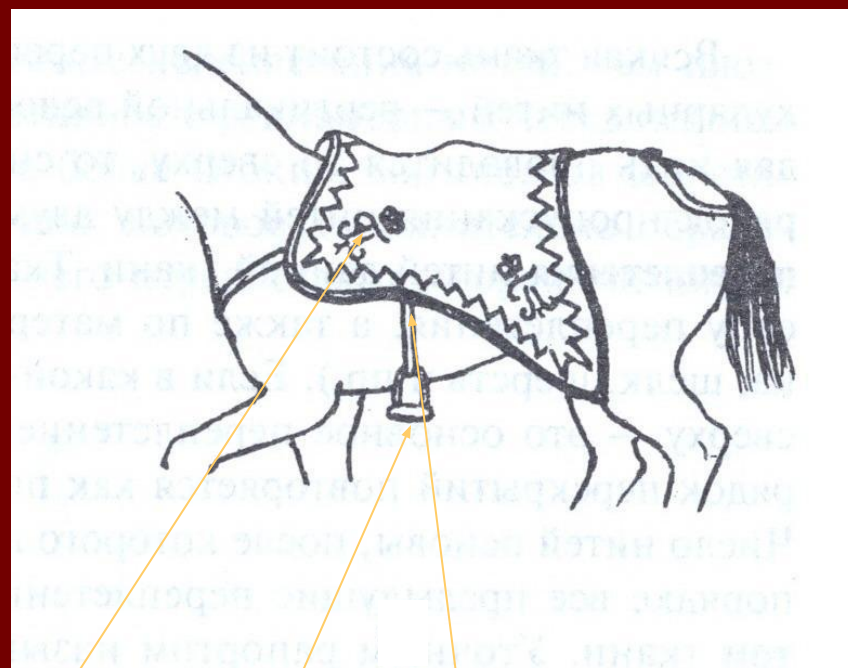
Строевое седло



- 1 ленчик
- 2 полка
- 3 луки

- В нижней части полок ленчика прорезаны щели, в которые вставляются двойные ремни **путлица**, предназначенные для крепления **стремян**. Стремя имеет вид железной дуги с донцем и служит для упора ног всадника. Между луками натянут широкий ремень – **живец**. Под ленчик на спину лошади кладётся сначала большой прямоугольный кусок войлока – **потник**, затем кожаная **потниковая крышка** и **подседельная крышка**.

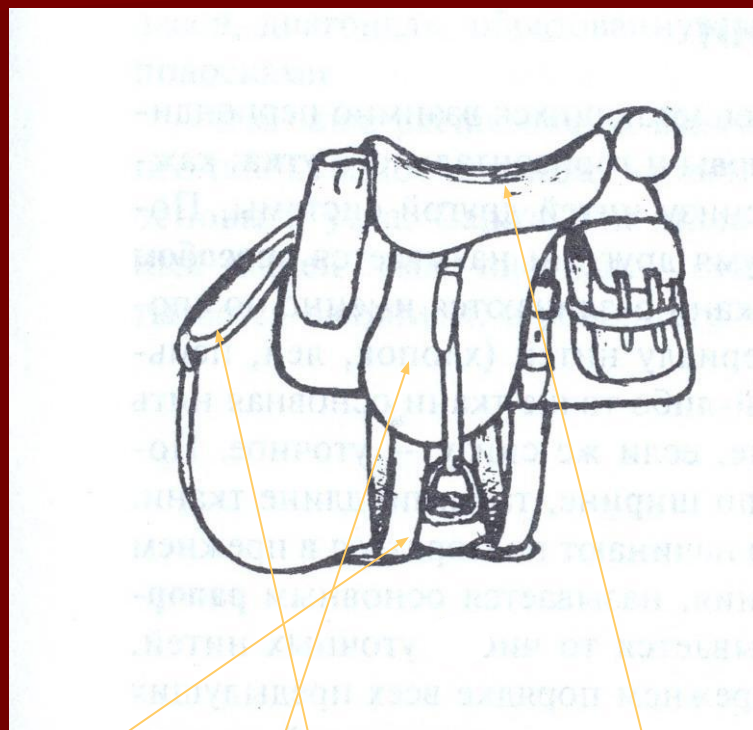
- Часто под седло или поверх его кладут **чепрак** или **вальтрап** – нарядную суконную покрывку.



1 чепрак, 2 стремя. 3 путлице

- Потник и обе крышки выгнуты в форме конской спины и ленчика. С помощью двух широких ремней – **подпруг** ленчик и всё что под ним притягивается к телу лошади. К задней луке строевого седла крепится **пахвь с очком** – кожаным кольцом, надевающимся на репицу хвоста. К передней луке крепится **подперсье (или паперсь)** – два ремня, которые соединяется на груди коня в один, закрепляемый под брюхом лошади на подпруге. Сверху на ленчик крепится сиденье с двумя крыльями, прикрывающими полки и путлища.

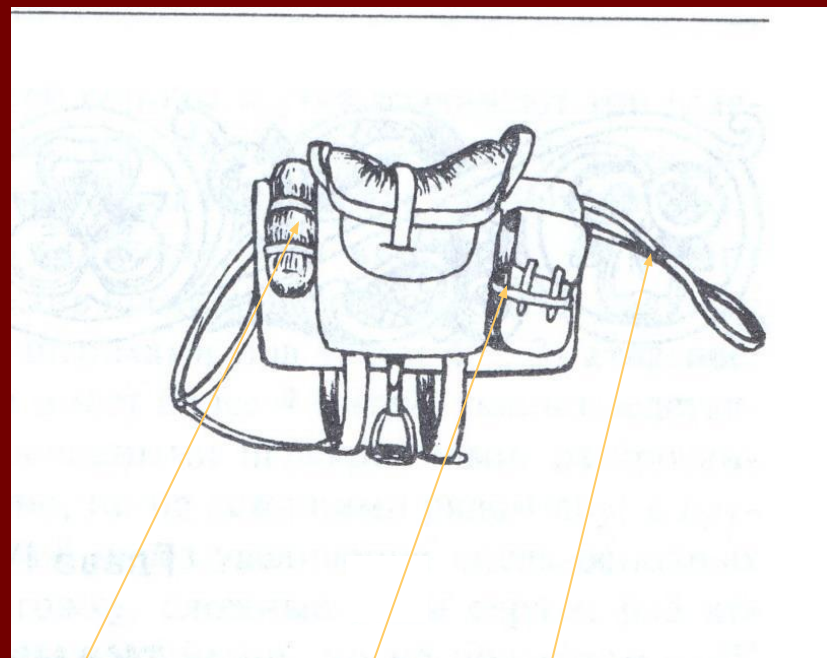
Строевое седло



1 - подпруги, 2 – паперсь, 3- сиденье, 4 – крыло сиденья

■ Казаки на арчак клали толстую кожаную подушку, притянутую к спине коня широким ремнём – **троком**. Кожаные крылья, покрывавшие полки арчака и путлища называли - **тебеньками**. Как у строевого, так и у войскового седла к передней луке с обеих сторон крепятся кожаные сумки для вещей или вооружения – **кобуры**. К задней луке тоже крепятся **перемётные сумы** для вещей. В этих сумках непременно находились щётка и скребницы для чистки коня, комплект для подковывания и ремонта сбруи, **попона** – верхняя накидка на спину коня. При верховой езде применяли и **шпоры** – крепившиеся на сапогах металлические дужки с зубчатым колёсиком, служившие для управления конём.

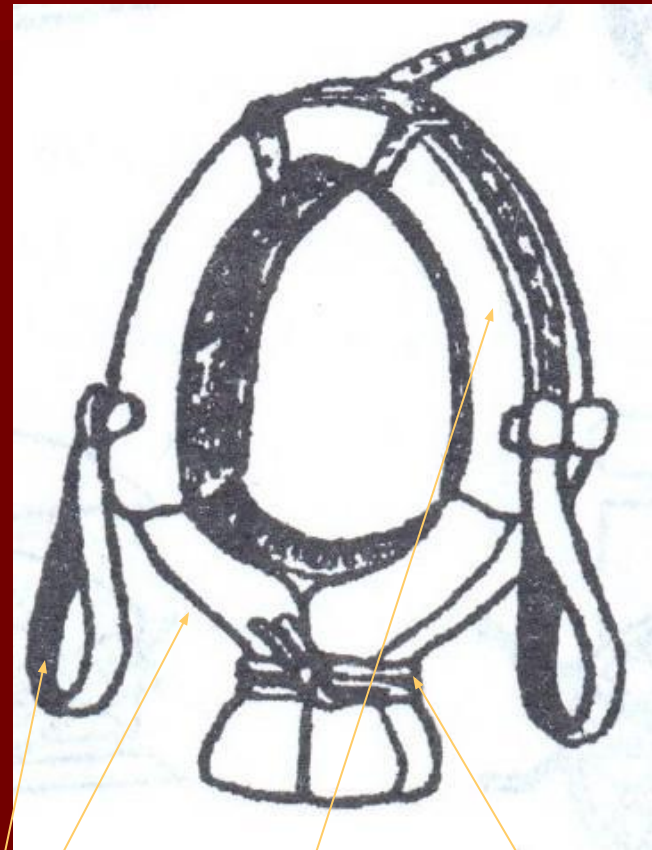
■ **Казацье седло**



1 – кобуры, 2 – перемётные сумы
3 - пахвь с очком

Гужевая запряжка

- Основу гужевой запряжки всех видов составляет **хомут** – деревянный овал, одеваемый на шею лошади. Состоит из двух подвижных частей - **клевшей**, стянутых внизу ремнём - **супонью**, обшитых войлоком и кожей. С обеих сторон к хомуту прикреплены прочные кожаные петли – **гужи**. На голову лошади надевается узда с поводьями. На спину лошади кладётся облегчённое седло, которое крепится подпругами к спине лошади.



1 – хомут, 2 – клеши, 3 – супонь
4 -гуж



- Поводья узды поднимаются вверх с помощью длинного чумбура продеваются через **згу** – железное кольцо на дуге. К кольцам узды крепятся **вожжи** – длинные поводья для управления лошадью. Через седелку идёт широкий ремень, поддерживающий оглобли, который называется **чересседельник**. Не всегда, но часто к хомуту с обеих сторон крепится ремень, опоясывающий весь круп лошади – **шлея**. Он поддерживается поперечными ремнями – **шлейками**.

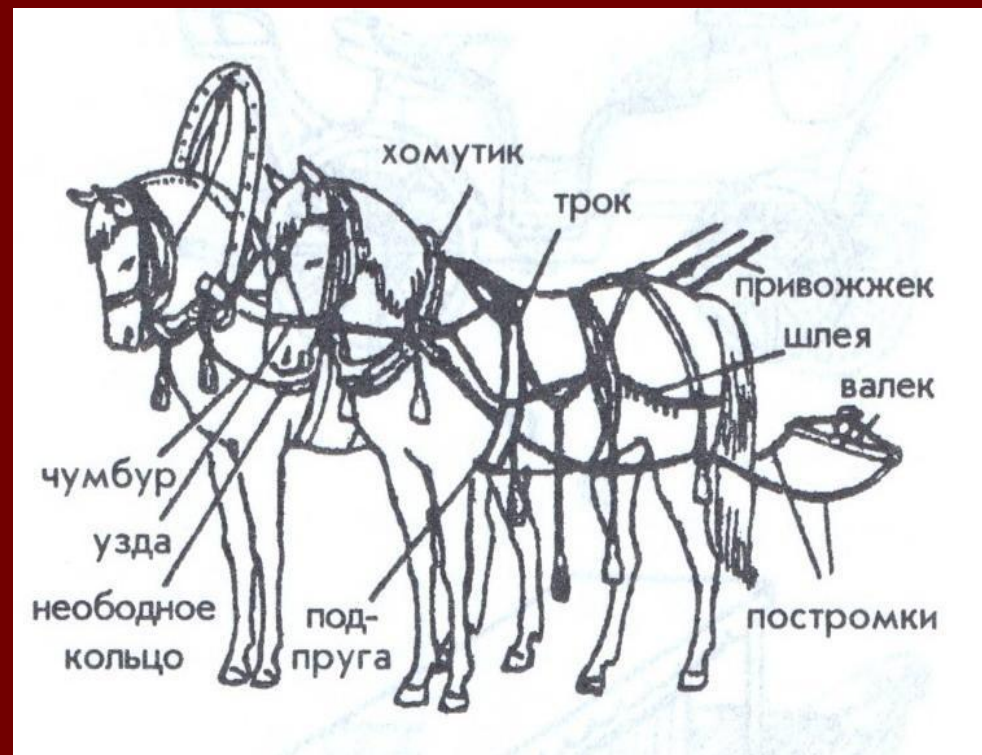
- Различают два вида гужевой запряжки **оглобельная и дышловая**. При оглобельной запряжке в гужи крепятся деревянная дуга над головой лошади и деревянные шесты - **оглобли** по бокам.

Дуга с колокольцем, хомут и плётка из фондов Колпашевского музея



- При дышловой запряжке дуга не применялась. Управление осуществлялось с помощью **дышла** - мощных толстых оглобель и **пастромков** - длинных ремней тянувшихся от хомута к **вальку** - круглой палке у передка повозки. Для упрочения конструкции на шею лошади одевался широкий **нагрудный ремень**. По спине шел **настроечный ремень**. Их соединяли, расположенные диагонально **поддерживающие ремни**.

- Такая же запряжка, но без дышла применялась для пристяжных лошадей в многолошадных повозках.



Зимний городской транспорт

Основным видом транспорта в городах вплоть до рубежа 19 и 20 вв. был гужевой, т.е. движимый лошадью или другим рабочим скотом. Конструктивной основой для всех видов зимнего транспорта были сани.





Наиболее просты крестьянские сани – дровни, бытовавшие и в городах, состояли из двух массивных деревянных полозьев. Загнутые передние части полозьев называли головками. Сверху в полозья вертикально вдабливались короткие колышки – копылья.

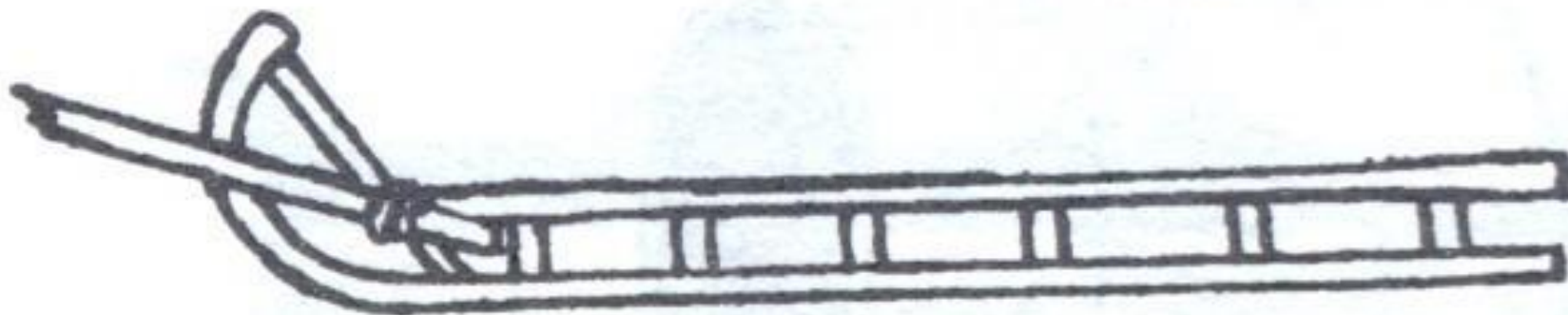
Сверху на них накладывались деревянные брусья – **накопыльники**. В улучшенных санях снизу к полозьям пришивались железные полосы – **подрези**, для удобства манёвра и управления санями на поворотах.



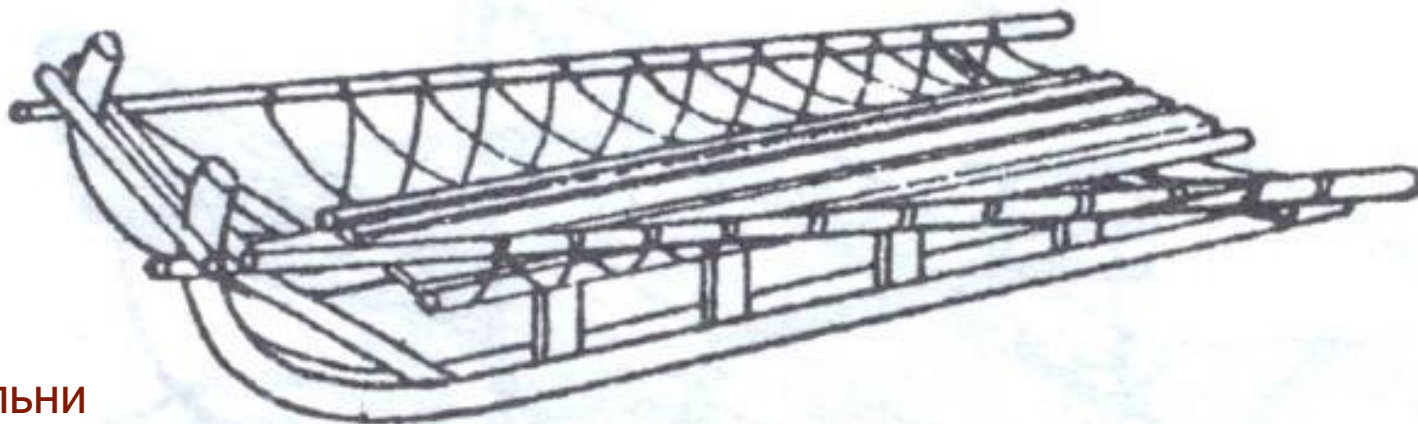




Для связи с лошадью
оглобли крепились к
первым более длинным
и мощным копыльям.



Сани розвальни отличались от дровней наличием отводов – гибких жердей, которые впереди крепились к головкам саней, а сзади могли закрепляться на поперечный брус, лежавший на накопильниках. Пространство между отводами заполняли плетёнки из веревок, которые позволяли разместить и закрепить большее количество груза.



Сани розвальни

Разновидности саней

Если пространство между накопильниками и отводами заполнялось дерюгой или лубьём такие сани назывались **сани-пошевни**.



Сани с установленной на них плетёной из прутьев корзиной назывались – кошёва.

Телега и кошёва из музея В. Астафьева в Овсянке



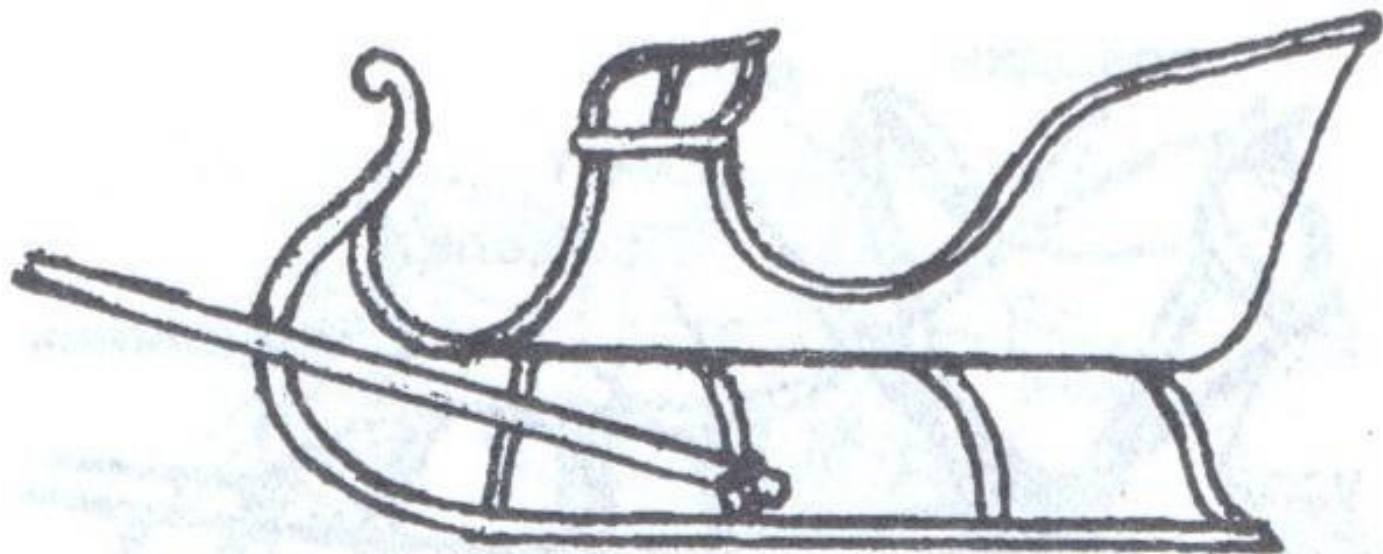


**Установленная на санный
ход карета называлась
возком.**

**Возок из экспозиции
Государственного
исторического музея
(Москва)**



В качестве зимнего городского транспорта использовались так называемые городские сани. Они состояли из санного хода, который мог быть и металлическим и установленного на нём жесткого короба с открытым верхом. Короб был рассчитан на 2-3-х человек. Между головками саней и коробом находилось место для кучера.





Городские сани на одной из улиц Томска

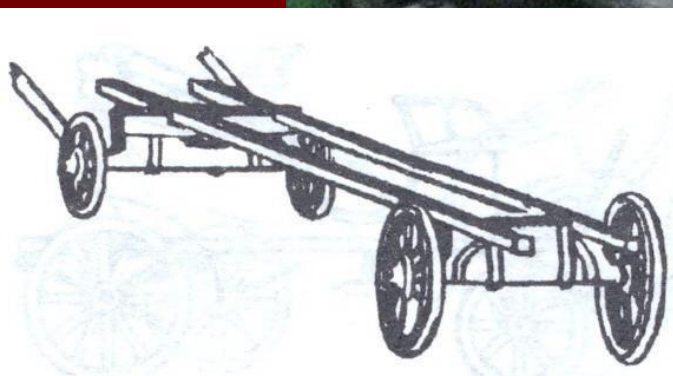
Летний колесный транспорт

Транспорт летнего времени в городах был более разнообразен, но в основе всех модификаций лежала телега.

Телега состояла из переднего и заднего ходов - (колесных пар с осями). Оси были соединены двумя парами дрожин. Сверху настился плоский дощатый настил, на котором мог возводиться и кузов в жердевой раме — облучке.

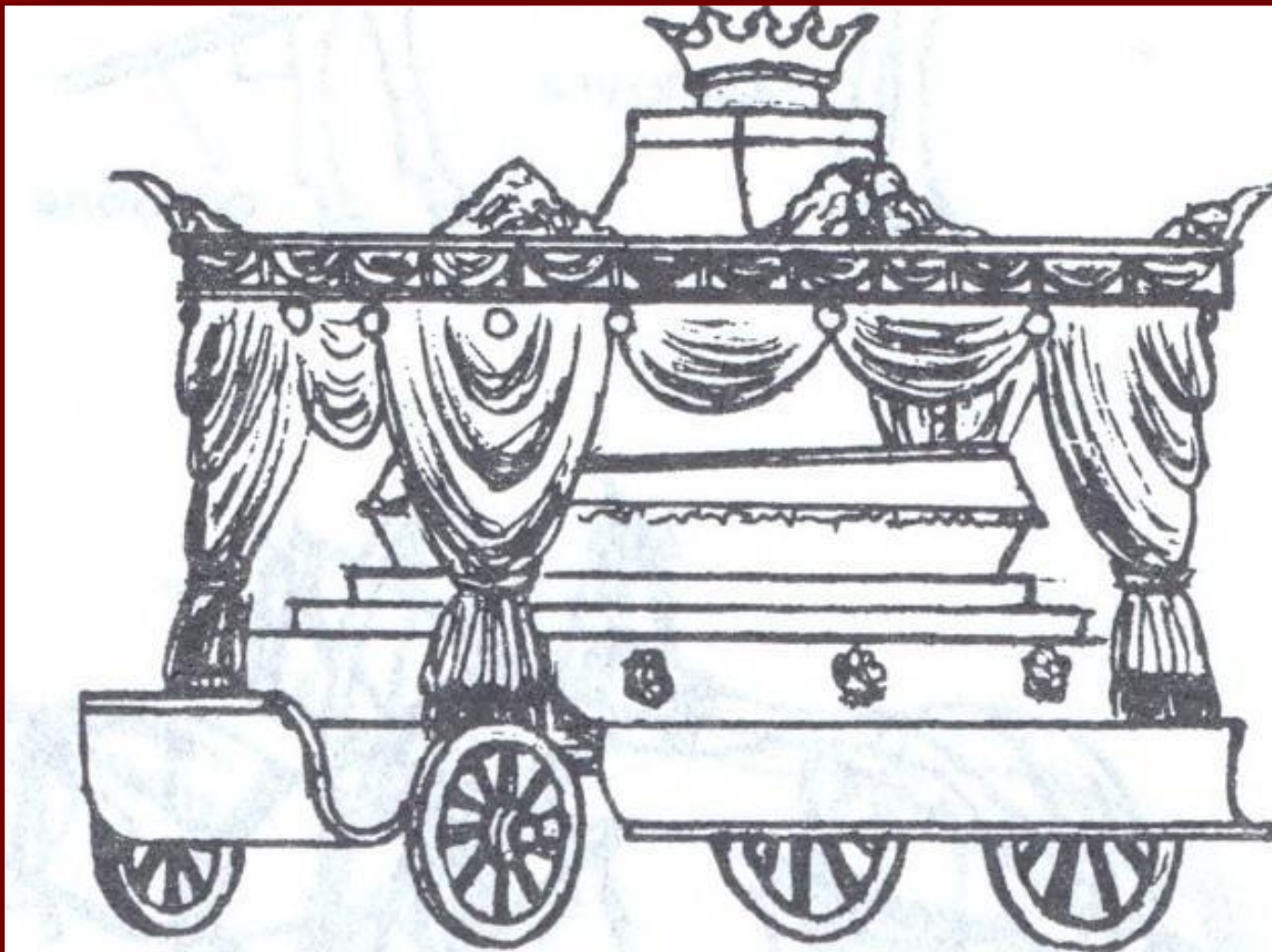


Простейшей грузовой телегой без кузова были **дроги**, которые служили для установки емкостей, например, водовозных бочек. Но чаще настил дополняли жердевой рамой.

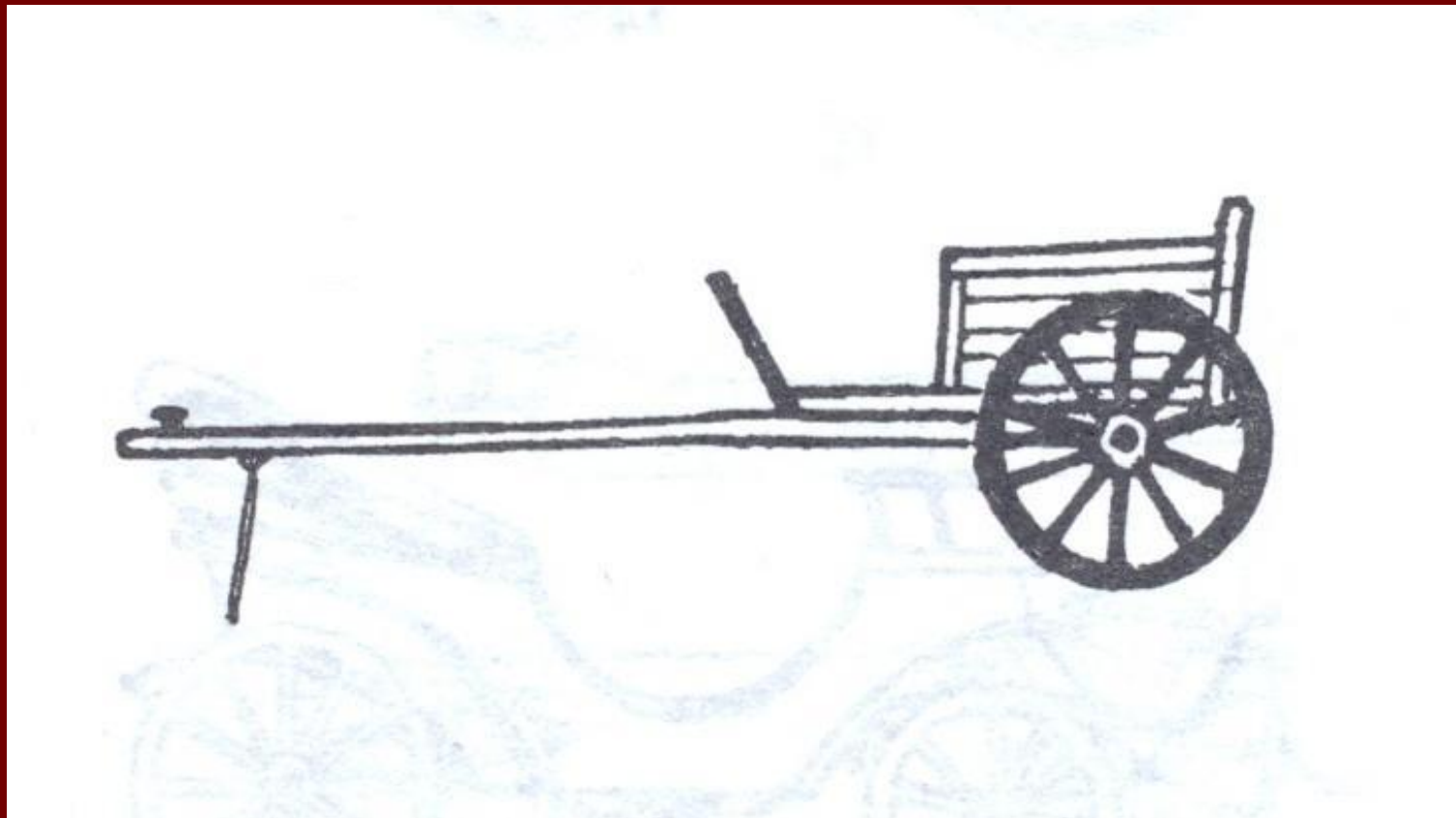


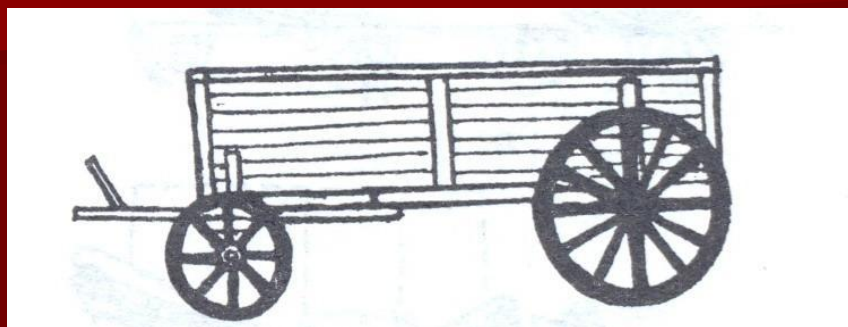
Дроги также являлись основой катафалк

катафалка.



Маленькие тележки на одной оси называли **одноколками**, **двуколками**, а в южных губерниях **бидарками**. Такого типа тележки использовали и на бегах



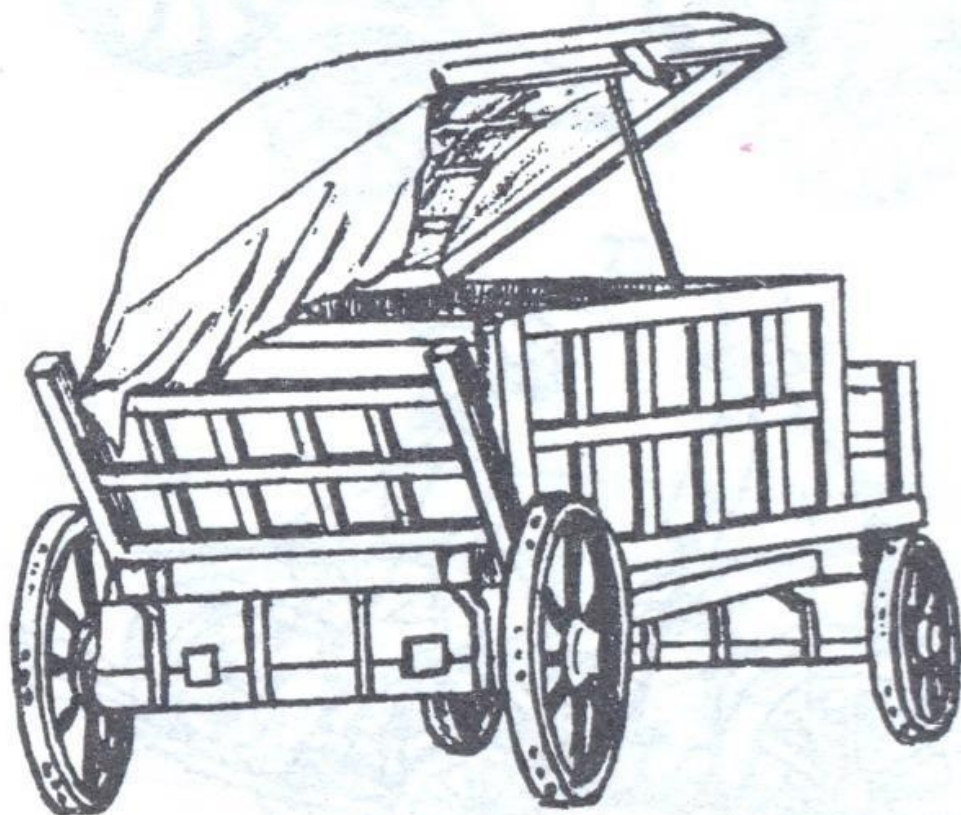


- Телеги с глубоким дощатым кузовом для сыпучих грузов называли **бестарками**.

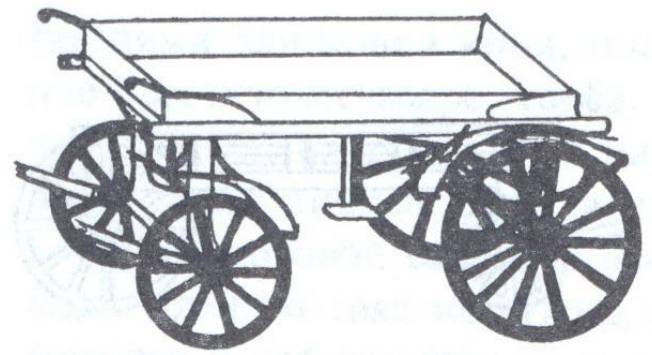
- Землекопы пользовались **грабарками** – телегами с самопрокидывающимся кузовом.



- Телеги с высокими бортами и крытым тканевым верхом называли **фурами**.



Двухосные телеги с широким кузовом и невысокими бортами, железными крыльями от грязи и подножкой называли **дрожками**. Они могли использоваться как грузовой и как пассажирский транспорт.

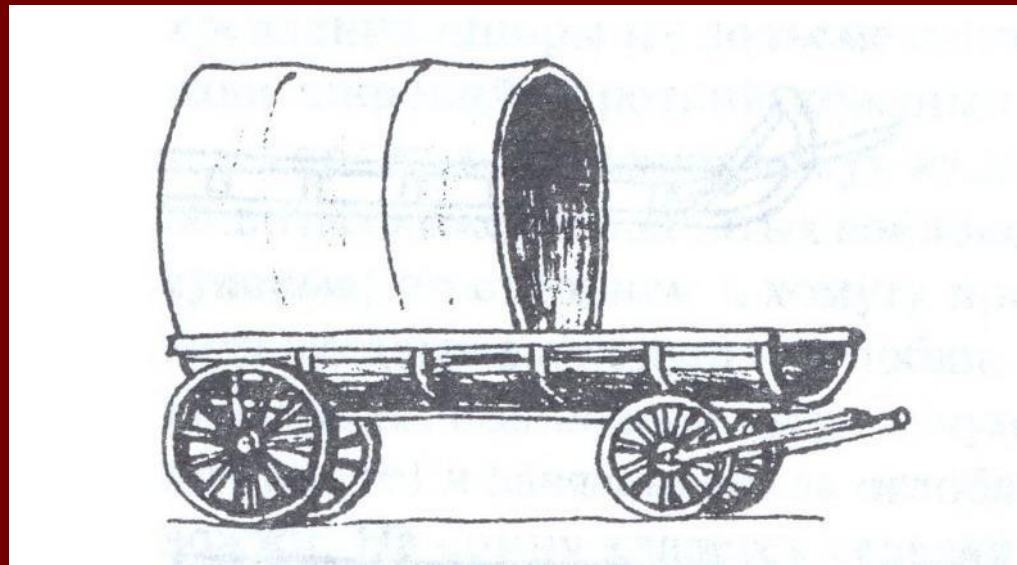




Дрожки могли иметь не прямоугольный, кузов, а сделанный из гнутых дуг, округлый как днище лодки. Для удобства пассажира дно выстилалось сеном или тряпьем, чтобы облегчить дорожную тряску

Пассажирский транспорт

- Простые телеги с тканевым или войлочным верхом, укрепленным на легких дугах назывались **кибитками**. Они нашли широкое применение в военных обозах, передвижных госпиталях.



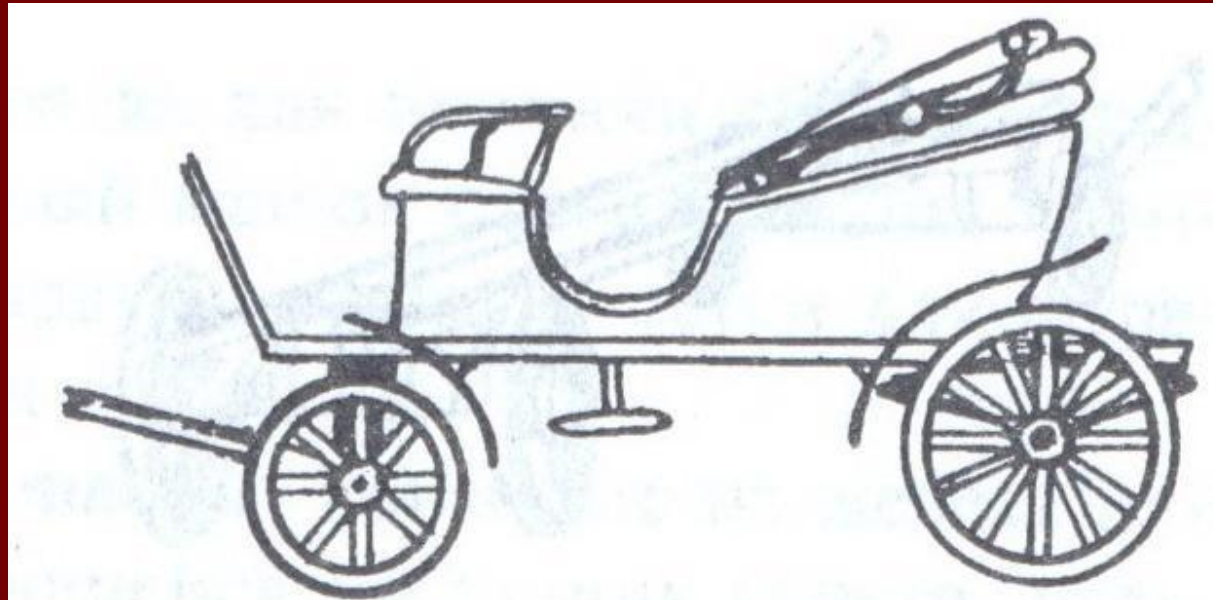
- Бытовали многочисленные разновидности пассажирских(или легковых) экипажей. Как правило их колёсный ход был снабжён **рессорами** – приспособлением разной конструкции, обеспечивающим мягкость хода и сглаживавшим тряску. Рессорами могли быть снабжены одна или обе колёсные пары.



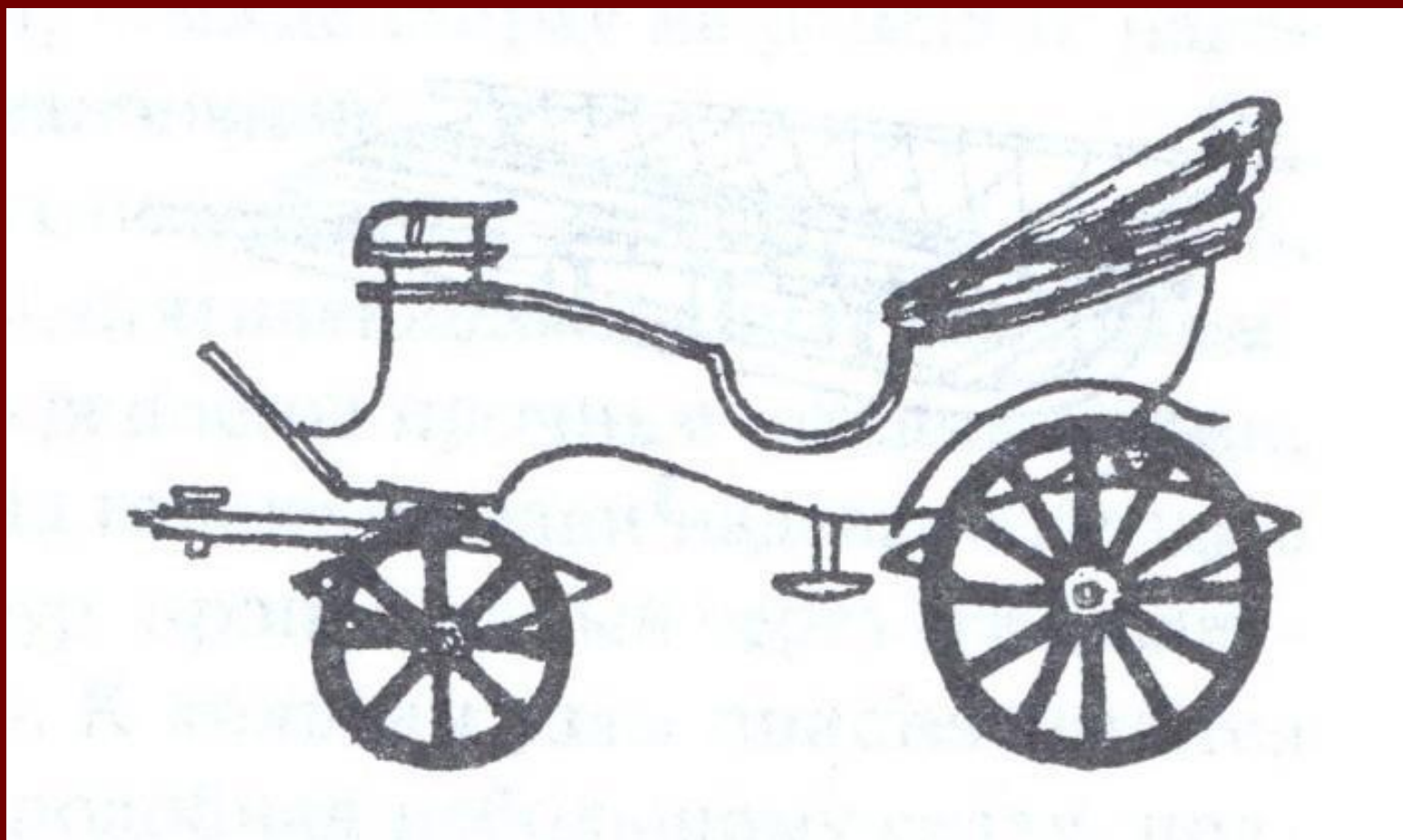
Маленькие маневренные экипажи на одного человека, которыми в случае необходимости мог управлять и сам седок назывались — **ЭГОИСТКАМИ.**



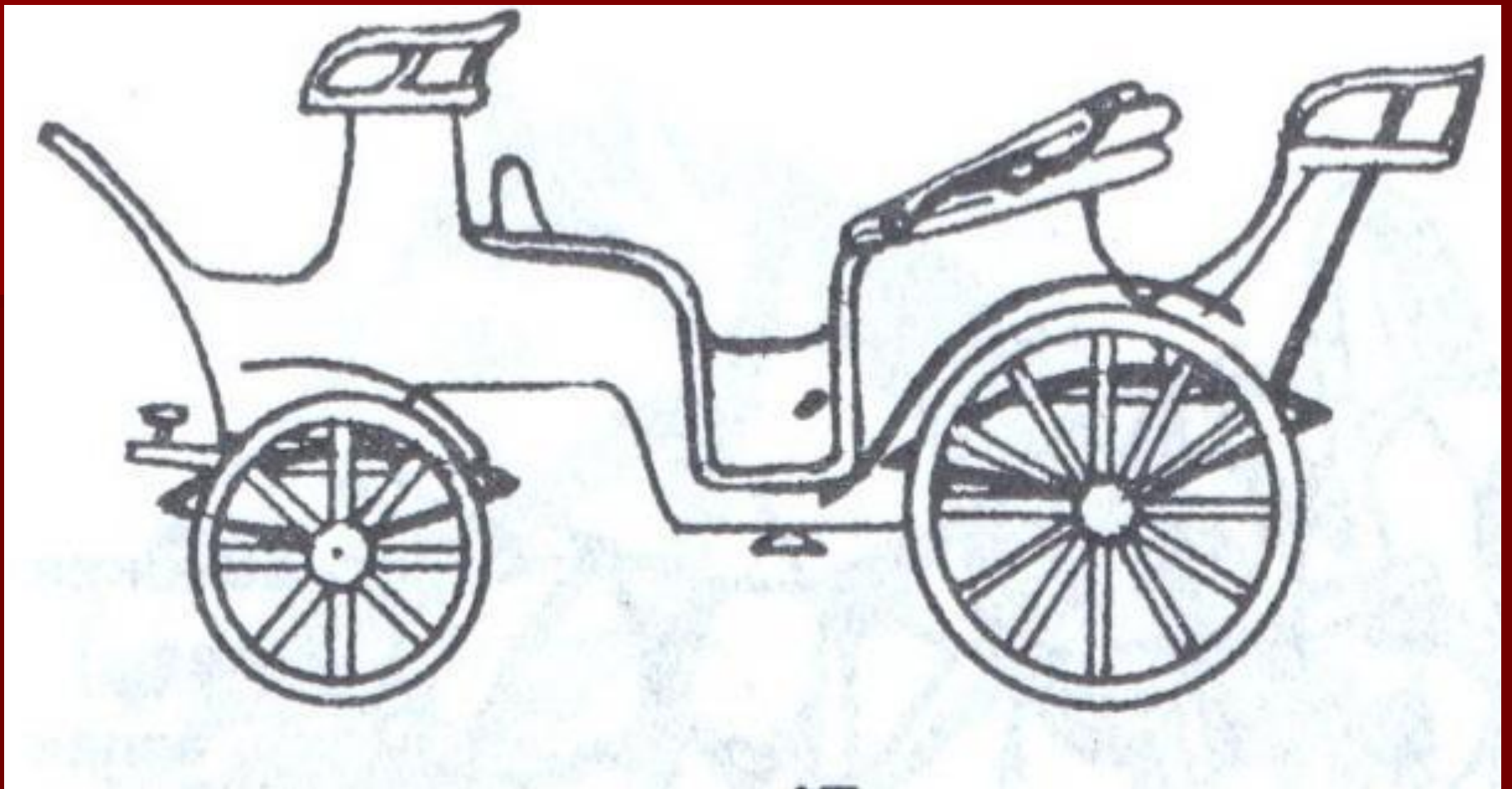
Одно-рессорная легкая телега с высокими козлами для кучера, с деревянным или плетеным коробом для пассажира, в котором можно было сидеть или лежать, а часто и с поднимающимся кожаным верхом – **фордеком** называлась **бричкой** (или **тарантасом**).



Основой многих видов экипажей являлась имеющая два хода коляска, напоминающая современную детскую коляску, но оборудованная сиденьями для пассажиров.

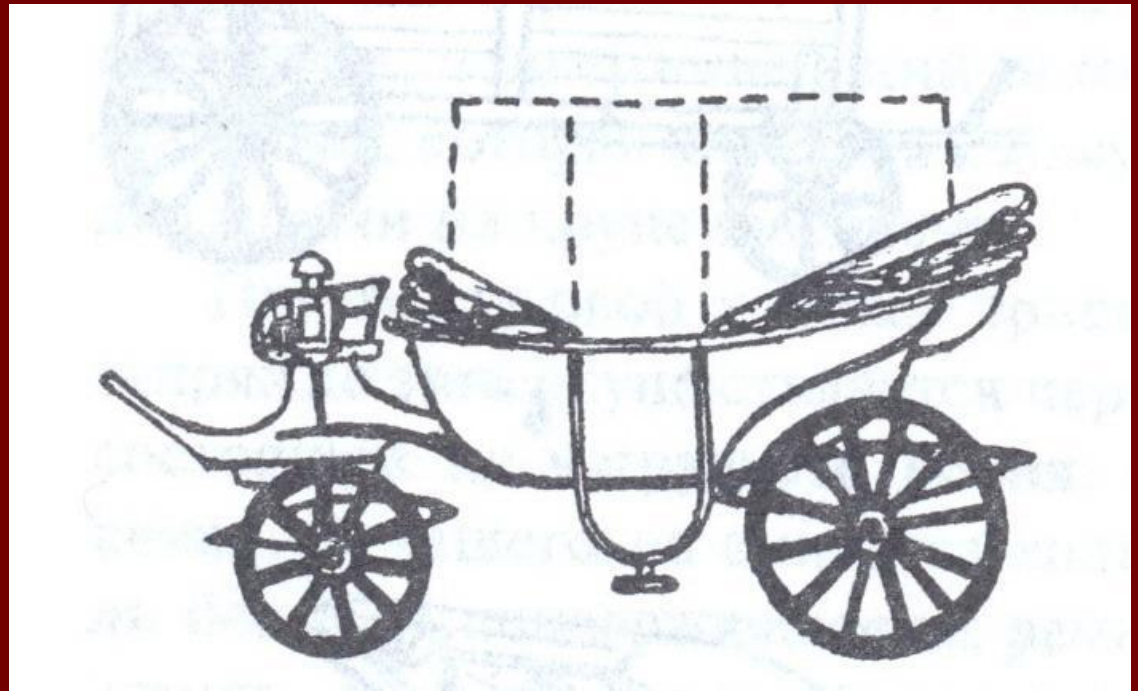






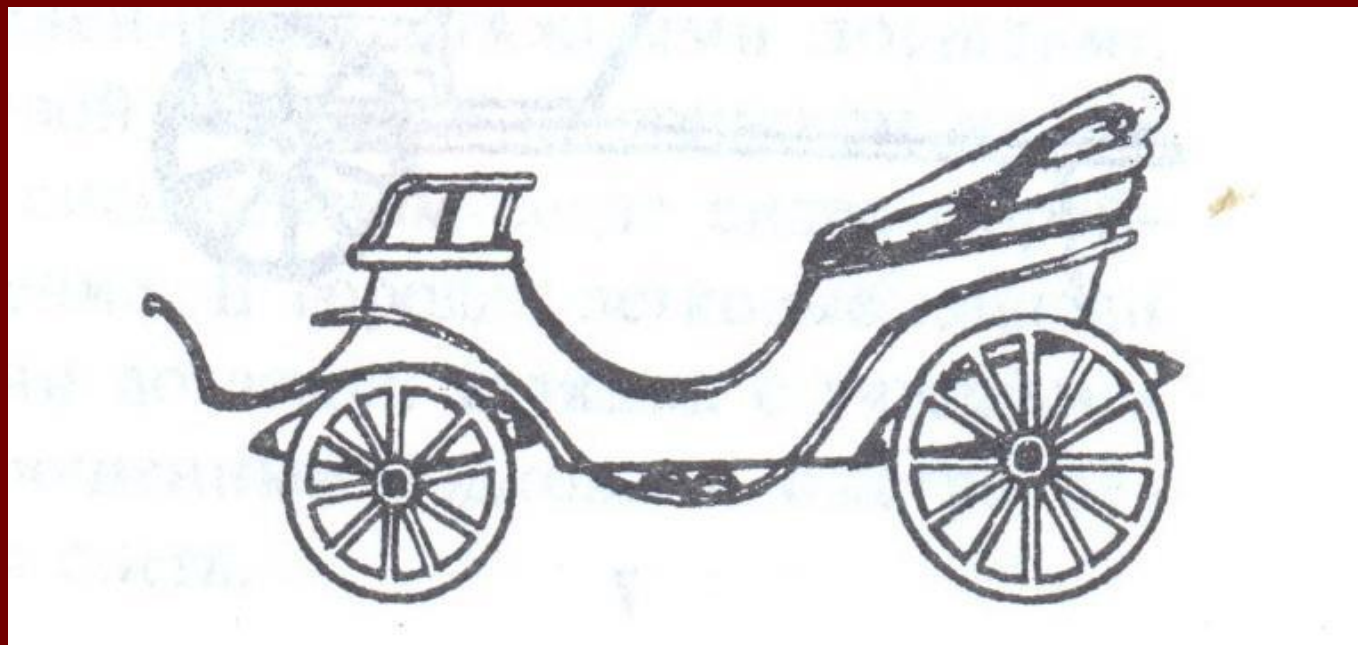
- Коляски с местом кучера и расположенными друг против друга пассажирскими сиденьями с фордеком с одной стороны именовались **визави**.

- **Ландо** были похожими по конструкции на визави, но отличались мягким рессорным ходом и имели два варианта с постоянной крышей и с открывающимися с двух сторон фордеками.

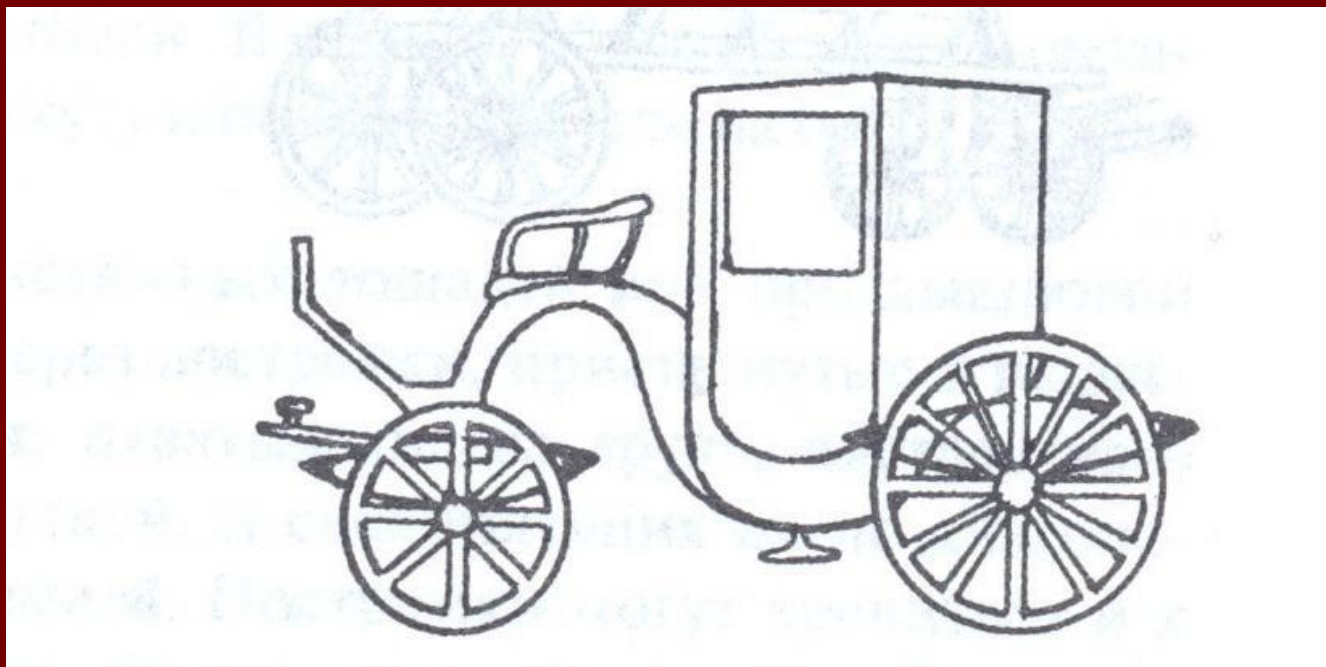




- Наиболее распространены в городах были рессорные коляски с высокими козлами и сильно пониженной для удобства пассажиров средней частью – **пролетки (или фаэтоны)**. Пролетки также были защищены от комьев грязи высоким жестяным козырьком.



Крытый четырёхколесный экипаж на полном рессорном ходу назывался **каретой**. Как правило кареты имели богатую отделку. Дорогие, чаще всего частные престижные экипажи представлявшие собой рессорную карету на 2-х человек называли - **купе**.







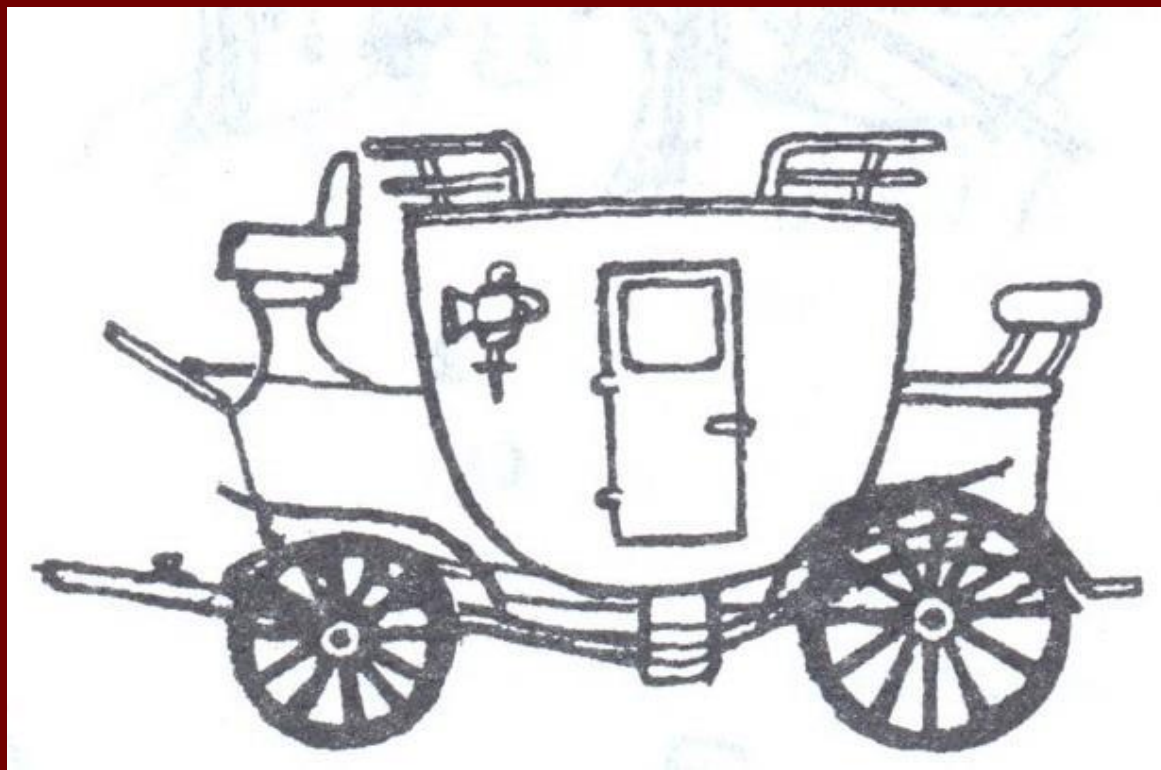
Коронационная карета из собраний Эрмитажа



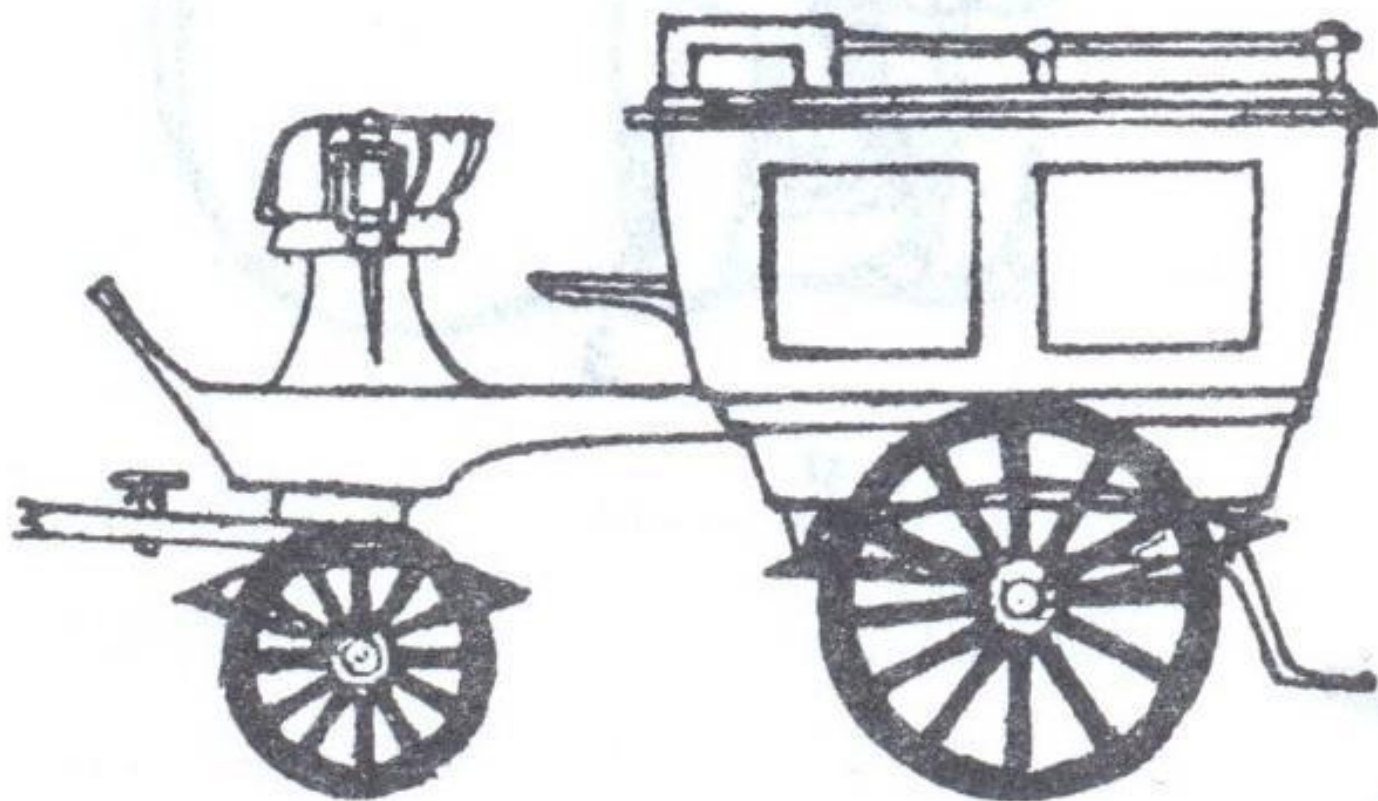
Отделка коронационной кареты

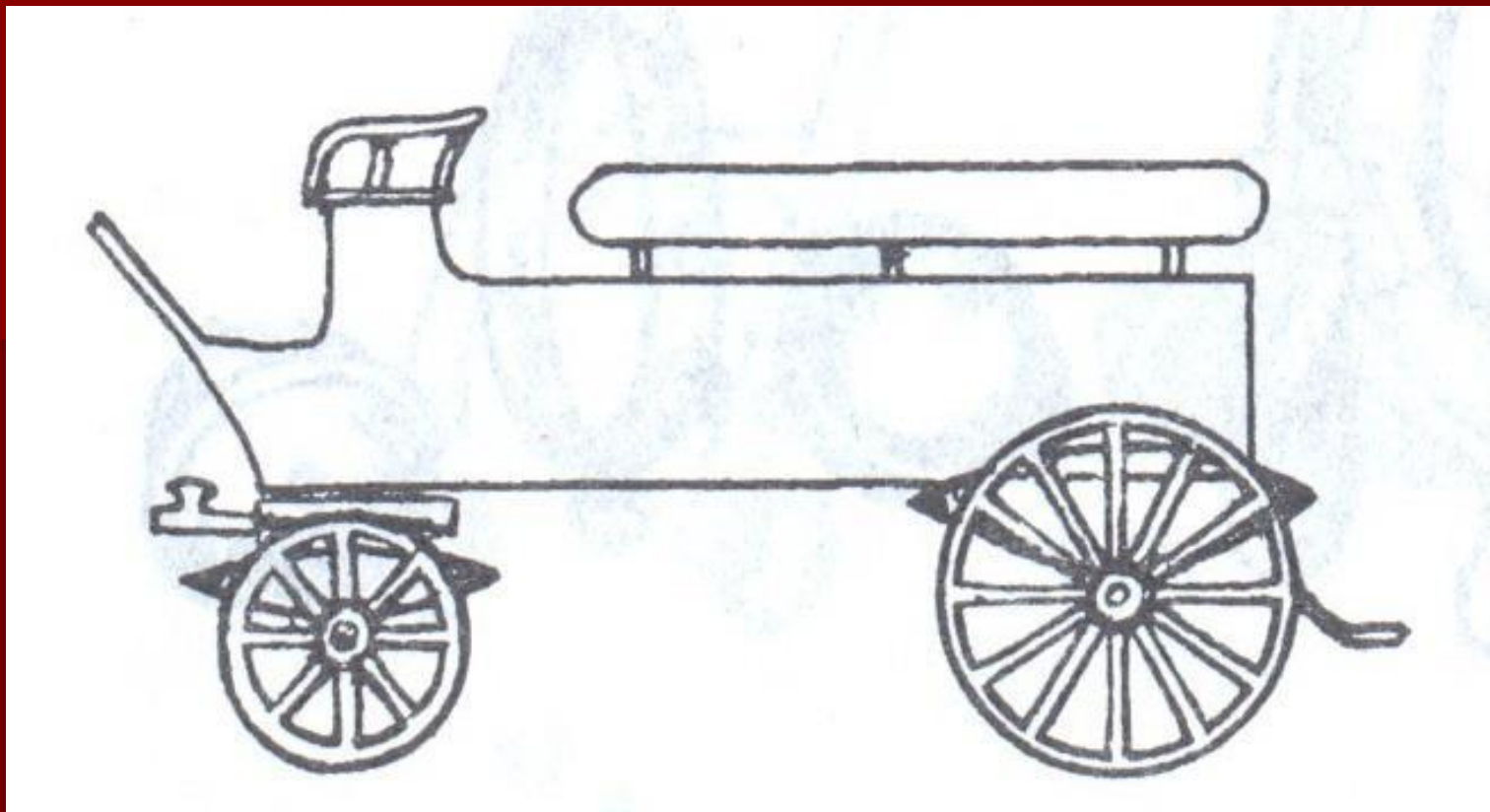
Многоместные экипажи

Бытовали и многоместные транспортные средства. Почту и пассажиров на длительные расстояния перевозили крытые тяжелые **дилижансы** – многоместные кареты, дополненные сидячими сиденьями или полками для багажа вверху и сидением сзади корпуса кареты.



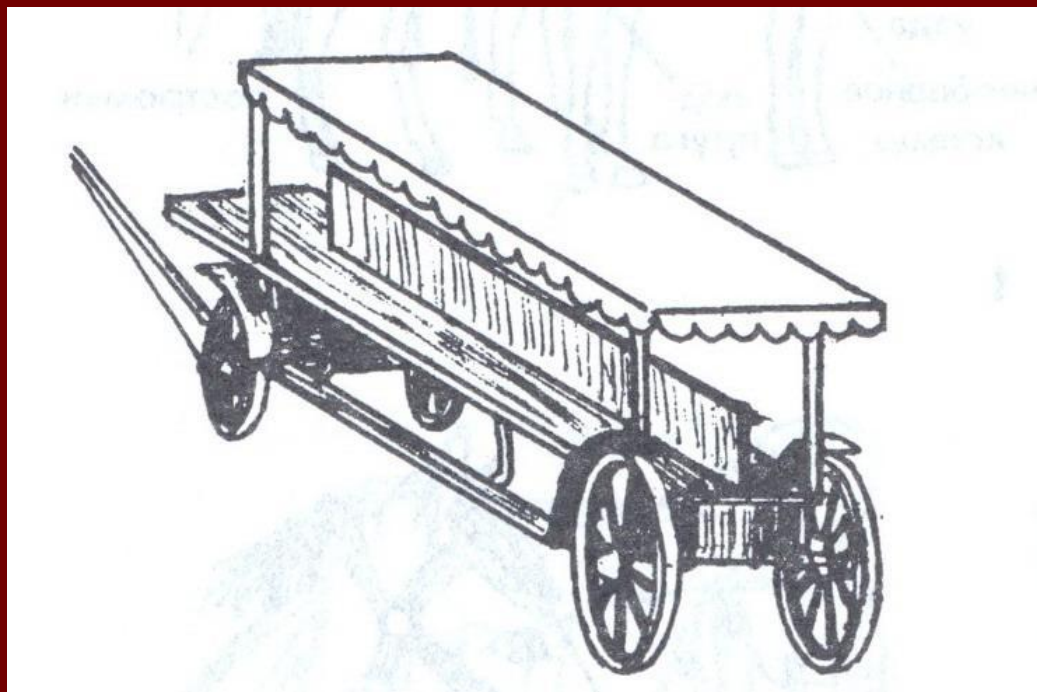
Большими многоместными каретами в два окна, на рессорном ходу были **омнибусы**. Место на крыше так же как и в дилижансах в хорошую погоду использовалось для поклажи или для пассажирских мест.





Открытый на полном рессорном ходу экипаж рассчитанный на 6-8 пассажиров, располагавшихся на продольных скамейках назывался **шарабан**.

- Первым видом многоместного городского транспорта стали **линейки**. В их основе лежали две длинные, имеющие общую спинку скамьи, поставленные на колёсный ход. Боковые стены отсутствовали, но зато была крыша. Линейки были рассчитаны на 6-10 человек. Активно использовались они и в пожарном обозе, для доставки пожарной команды на пожар. Пожарные линейки часто не имели крыши.





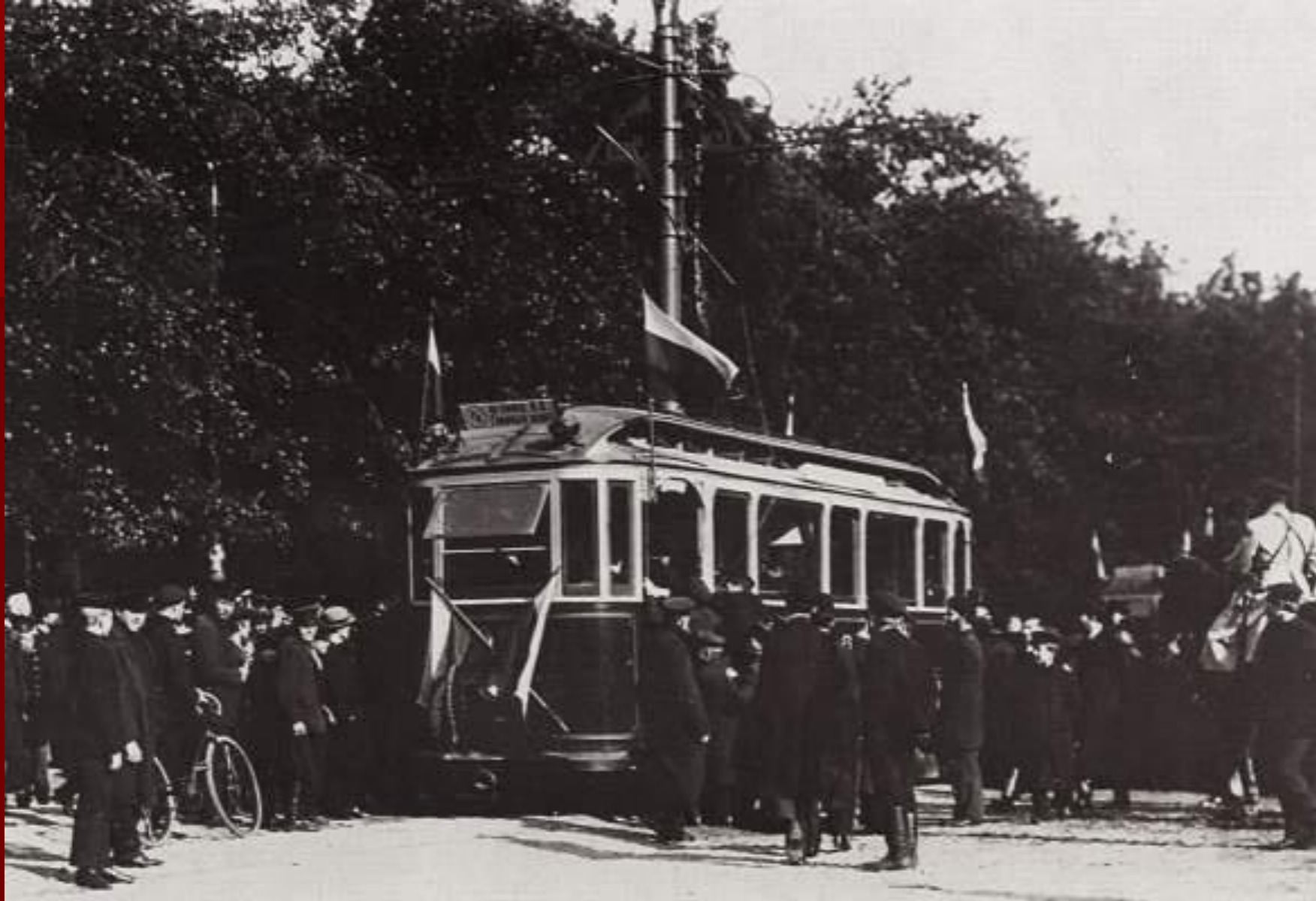
- Развитием темы многоместного общественного транспорта стала **конка**. Получившая своё название от коня, который тащил её по рельсам. Конка также как и линейка могла иметь только крышу (или выглядела как вагон), но сиденья были расположены поперек.

Именно конки стали предшественницами появившихся на рубеже 19 и 20 веков в столичных и крупных городах России трамваев.





Памятник конке в Санкт-Петербурге



Открытие трамвайной линии в Санкт Петербурге, Примерно 1906 г.

- Существенно изменился городской транспорт в 20 веке. Появившийся электрический и автомобильный транспорт постепенно вытеснил с городских улиц гужевую.
- Широкое развитие в крупных многомиллионных городах получил подземный транспорт метрополитен. Метрополитен появился впервые в Лондоне в 1860-х годах. Во второй половине 19 в. были построены метрополитены в Нью-Йорке, Будапеште, Вене, Париже.
- В России первая линия метрополитена была пущена в 1935 г., затем этот процесс был прерван войной. После войны метрополитены начали строиться в крупнейших городах.



Model of 1812

Модель, 1812 года

Модель, 1812 года

офицеров частей Национальной гвардии
интерьер

царя. Вторая половина XVIII века

Материалы: медный сплав, дерево, кожа, ковкая литье,
железо, позолоченная, чеканка

11 Шапка гренадерская нижних чинов Павловского
гренадерского полка образца 1802 года

Россия. Начало XIX века

Латунь, жемчуг, китовый ус, сукно, лен, кожа

Cap of the lower ranks of Pavlovsk Grenadier Regiment
of the sample in 1802

Russia. Early XIX century

Brass, tin, whalebone, cloth, linen, leather

1. Michel Ney (1769-1815), Marshal of France, Duke
of Elchingen, prince of the Moskowa

From the original of F. Gerard (at the top, further clockwise)

2. Letizia Ramolino (1750-1836), mother of Napoleon I

From the original of A. Spess

3. Joachim Murat (1767-1815), Marshal of France, Grand
Admiral, Grand Duke of Berg and Cleves, King of Naples

From the original of F. Gerard

4. Caroline (Maria-Annunziata) Bonaparte (1785-1839)

12 Наполеон в тильзитском
Преображенского полка

Э. Вальеско. Франция. Пер

Кость, акварель, гуашь

Кость, акварель, гуашь

Napoleon at Tilsit awards a

Regiment with the Order of

E. Valesco. France. The first

Bone, watercolor and gouache

