

wand angebracht. Eine Holzwinde ermöglicht das Aufziehen und Niederlassen der Bahren. Offenbar muß man beim Aufladen den Wagen über die Bleßfirten schieben, und letztere dann mittelst der Tragbahren aufziehen und festhängen. In Frankreich und Italien sind derartige Wagen zum Fortschleppen von sehr schwerem Baumaterialie in Gebrauch.

Da wir hiemit die Reihe jener Bleßfirtenwagen abschließen, in denen das System der Suspension zur Anwendung kommt, möchte ich zur Klärung meines Standpunktes bemerken, daß ich jede Suspension mit langen Riemen oder Gurten absolut verwerfe, da durch dieselbe die Erschütterung des Verwundeten nicht vermieden wird; im Gegentheile wird derselbe durch das Anprallen an den Seitenwänden des Wagens heftig erschüttert; im hohen Grade anerkenne ich dagegen die kurze Suspension, welche das Anprallen nicht ermöglicht und die Gewalt der Stöße bricht, da diese sich nicht dem Körper des Verwundeten mittheilen, sondern nur die Tragbahre in sanfte Schwingungen versetzen. Wer nur einmal in seinem Leben über holperige Wege auf einer kurz suspendirten Tragbahre gefahren ist, der wird gewiß meine Meinung theilen, und diesem Systeme die vollste Gerechtigkeit widerfahren lassen.

Dr. Mühlwenzel. Project zur Umgestaltung eines österreichischen Bleßfirtenwagens nach den Principien der einheitlichen Tragbahre für 2 Liegende oder 6 Sitzende. Nicht ist dies so zu verstehen, als ob diese Wagen früher eigene Tragbahren gehabt hätten, nein, sie hatten gar keine Tragbahren, sondern nur zwei Lagerstätten, die durch eine amovible Längswand von einander getrennt waren. Mühlwenzel veränderte nun diese Lagerstätten derart, daß auf ihnen 2 reglementäre Tragbahren fixirt Platz finden können. Der Wagen ist sonst sehr nieder, hat keinen Durchlauf, sondern Langwiede, kein festes Dach, und an der Rückwand statt dem Klappboden einen Sitz ähnlich den Munitionswagen, auf dem einige Leichtbleßfirten sitzen können.

Dr. Näher in München. Kleines Modell eines Transportwagens für 6 Liegende oder 10 bis 12 Sitzende, oder 4 Schwer- und 6 Leichtverwundete oder Fourgon. Man kann wohl daraus entnehmen, daß es sich um einen schweren, geschlossenen Wagen handelt, der zu verschiedenen Zwecken dienen kann. Suspension ist nicht vertreten.

Spanien hat einen zweirädrigen Ambulanzwagen für 2 Liegende ausgestellt. Er hat keine Tragbahren, sondern nur zwei getrennte Lagerstätten, und ist durch Vorhänge verschließbar. Festes Dach ohne Gallerie.

Zweirädrige Bleßfirtenwagen sind allgemein verworfen und mit wenigen Ausnahmen aus dem Militär-Sanitätsmaterialie fast sämtlicher Staaten ausgeschlossen worden. Die zweirädrigen Wagen schaukeln und erschüttern zu viel, sind unsicher beim Fahren, und wiegen den scheinbaren Vortheil einspännig zu sein vollkommen durch die geringe Belastung, die sie zulassen, auf. Sie gestatten auch keine so rasche Locomotion wie die vierrädrigen, da der Kutscher das Saumthier oder das Pferd am Halfter führen und mitgehen muß, denn die Leichtigkeit und Behendigkeit des italienischen Jungen, der mit einer Hinterbacke schwebend auf einer Gabelstange seiner Timonella sitzen und im schnellen Trabe davonfahren kann, wird man wohl kaum einem Fahrsoldaten zumuthen können.

Da ferner ein zweirädriger Wagen nothwendiger Weise entsprechend nieder sein muß, so kann er demnach für Sitzende nicht eingerichtet werden. Es genügt aber wohl die einfache Berechnung, daß man mit einem vierrädrigen zweispännigen Bleßfirtenwagen 8 bis 10 Mann fortzubringen vermag, wogegen der Einspänner nur 2 aufnimmt, um in der richtigen Beurtheilung und Wahl zwischen beiden nicht schwankend zu werden. Alle diese Erfahrungen wurden an den zweirädrigen Bleßfirtenwagen von Maffon in Frankreich satfam bestätigt.

Resumiren wir das bisher Gesagte, so können wir die im Sanitätspavillon ausgestellten Wagenmodelle in folgende Kategorien theilen.