

Wänden auf Hakenstiften, um sie vor dem Umfallen zu wahren, fixirbar. Gegenüber des Herdes sind an der anderen Längswand zwei über einander liegende, auf- und zuklappende Betten für den Koch und den Küchenjungen und daneben ein Waschtrog und ein Spüllichbassin, das sich auf den Bahnkörper öffnet. An den vier Waggonecken endlich sind große Schränke zum Aufbewahren des Esszeuges etc., welche 4 Wasserbehälter über sich tragen, mit einem Gesamtinhalte von 1800 Litres. Gefüllt werden sie vom Dache aus.

Auch die Bleffirtenwagen sind aus Güterwagen construirt und vermögen 10 Liegende, je 2 über einander, zu fassen. Drei Reihen sind an der einen Längswand untergebracht, zwei an der anderen; der dazwischen frei bleibende mittlere Raum dient zur Unterbringung eines Ofens und eines Clofets. Letzterer befindet sich nicht im Innenraume des Wagens, sondern wird dadurch von ihm getrennt, daß der Innentheil der doppelten Wandverfchalung nach innen zu sich abhebt und einen kleinen Zellenraum abschließt, der durch eine Thüre absperrbar ist. Jeder Wagen ist nach Belieben für Sitzende oder für Liegende allein, oder für beide Bedürfnisse einrichtbar. Die Sitzbänke bilden Bestandtheile der inneren Wandverfchalung, die sich nach Bedarf auf- und zuklappen lassen. Die Lagerstellen sind Bettladen mit Matratzen, die auf festen eisernen Armen ruhen, welche gleichfalls zwischen der Doppelwand cachirt werden können. Das Auf- und Abheben der Bettladen ist sehr leicht zu bewerkstelligen. Da sämtliche Lagerstätten sich über dem Boden befinden, bleibt letzterer vollständig frei und unterliegt demnach nicht nur die tägliche Reinigung keinen Schwierigkeiten, sondern es ist hiedurch auch dem Principe Rechnung getragen, Verwundete nicht auf dem Boden unterzubringen, weil hier die Erschütterung zu stark ist und auch das Pflegen und das Verbinden in tiefgebückter Stellung für den Arzt sehr mühsam, ja für die Dauer ganz unmöglich ist. Wäre jedoch die Noth an Transportmateriale sehr groß, so könnte man dadurch, daß man auch den Boden benützt, den Fassungsquotienten des Wagens auf 15 Mann steigern. In einem Wagen sind auch reglementäre Tragbahren, auf langen Stricken, 3 über einander, suspendirt. Es soll diese Einrichtung, der wir nicht das Wort reden können, wahrscheinlich nur beweisen, wie man mit einigen Stricken im Nothfalle sich helfen könnte, denn selbst mit dieser Vorrichtung kann man mehr Verwundete unterbringen und sie besser transportiren, als wenn man sie suum ad infar auf Stroh lagert. Das Anstoßen der Bahren an den Wänden könnte man ja durch Befestigen der Bahren an letztere mittelst kleiner Stricke, gleichwie im Locatifchen Bleffirtenwagen, etwas verringern.

Sämmtliche Wagen haben breite Plattformen und abnehmbare Geländer, eine Einrichtung, die gewiß neu und deren Vortheil ein bedeutender ist; auch ist lobend hervorzuheben, daß die Dachstützen des Geländers fehlen. Erfolgt nämlich das Beladen der Wagen von der Plattform aus, so hindert das Geländer diese Procedur wesentlich. Die Träger sind genöthigt, mit großem Kraftaufwande die Tragbahren sehr hoch zu erheben und trotz aller Sorgfalt kommt dann die Trage doch aus der horizontalen Lage. Die abnehmbaren Geländer beheben alle diese Schwierigkeiten und gestatten das Beladen, ohne die Wagen erst auskoppeln zu müssen. Auch die Bremsen, dieser so wichtige Bestandtheil eines Lazarethwagens, der durch richtige Benützung jeden Anprall beim Anhalten und Abfahren des Zuges vermeiden oder wenigstens wesentlich abschwächen kann, sind neuer Instruction. Statt der Winde ist das System des Zughebels verwerthet, wodurch die Wirkung der Bremse fast im Augenblicke gewonnen werden kann. Endlich besitzen sämtliche Wagen breite Kopsthüren, so daß der Durchgang ein vollständiger wird.

An dem französischen Train preisen wir nochmals hier am Schluffe die Idee der Ventilation vom Dache aus und begrüßen sie als wesentlichen Fortschritt, der wohl beachtet werden möge.

Katalog Nr. 41. Königlich baierischer Generalstab gemeinschaftlich mit dem baierischen Landes-Hilfsverein. Eisenbahn-Zug