

bestehend aus 4 Waggons: 2 Lastwagen und 2 Personenwagen III. Classe. Jene dienen zur Aufnahme des Depots und der Küche, diese figuriren als Lazareth- und als Proviantwagen. Die Güterwagen unterscheiden sich von den gewöhnlichen dadurch, daß sie auf der einen Kopfseite eine Plattform besitzen, wogegen an der anderen nur ein schmaler auf den Stoßballen zu legenden eiserner Tritt angebracht ist; ferner durch Kopftüren, welche absolut zu schmal angelegt sind, da man mit gar keiner Tragbahre durch kann; endlich durch Jalousiefenster, die an den Seitenthüren jederseits angebracht sind. Die Personenwagen haben vor den betriebsmäßigen keinen Unterschied, außer in der inneren Einrichtung. Auch an diesen sind die Kopftüren viel zu schmal und dies hat eine noch größere Inconvenienz als bei den Güterwagen. In letztere kann man die Bleßfirten von der Seite einlagern durch Oeffnen der breiten und großen Seitenthüren; bei den Personenwagen müßten aber die Bleßfirten, da man mit der Tragbahre nicht durch kann, absolut auf den Händen hineingetragen werden. Gleichfalls hinderlich sind die festen Plattform-Dachstützen und die inamoviblen Geländer.

Der Küchenwagen ist schön ausgestattet. Alle nur denkbaren Utenfilien, vom Hackbret zum Teller und von der Tasse bis zur Kaffeemaschine sind vollständig vertreten und zieren, blank geschleuert, die Wände. Zwei Kochherde, ein größerer und ein kleinerer und zwei Tische mit einer daran festgeschraubten Kaffeemühle und einer Frucht-Schälmaschine vervollständigen den Inhalt. Die Kochtöpfe aber, 3 an Zahl und verschieden groß, besitzen merkwürdigerweise gar keine Vorrichtung, um das Entrinnen der Kochflüssigkeit beim Fahren zu verhindern, sondern schließen mit einfachen Deckeln. Zweckmäßig ist die Anbringung von 2 Kochherden, denn einerseits dient der kleinere für geringere Bedürfnisse und anderseits kann man ihn zum Erhitzen des Wassers benützen, damit das Kochen im großen Herde schneller von Statten gehe, was beim wiederholten Abkochen von Wichtigkeit ist. Im Magazinswagen finden wir nebst anderen auch die Dormitorien für Köchinnen und Krankenpflegerinnen? Gewöhnlich bestand bisher das Trainpersonale ausschließlich nur aus Männern, was wohl begreiflich sein dürfte. Und was sind diese Dormitorien? Absperrbare Cabinen, in denen nur ein Lehnstuhl steht, weiter nichts; dafür geleitet aber die Cabine zu einem Closet.

Der Krankenwagen enthält nur fünf Betten, freilich viel zu wenig für die Anforderungen, die man an einen Lazarethtrain stellt; denn um nur 200 Bleßfirte zu transportiren, bedürfte es ja 40 Waggons! Dafür haben es aber die Inwohner sehr bequem. Die Betten haben doppelte Federmatratzen und deren Gestelle ruhen noch separat auf 4 halben Wagenfedern, wovon das eine Ende auf dem Boden festgenietet ist, während das andere sich mittelst Rollen bewegt. Die Federkraft ist eminent, und müssen demnach die Lager vorzüglich sein. Ueber jedes Bett sind noch kleine Bretchen festgenagelt, auf denen der Verwundete seine Habseligkeiten niederstellen kann. Ein Waschtisch und ein Ofen sind auch vorhanden. Für Bequemlichkeit ist wohl hinlänglich gesorgt; es war aber auch wohl nicht schwer, da nur 5 Bleßfirte per Wagen berechnet wurden. Vom praktischen Standpunkte betrachtet, ist aber dies ganz und gar unsatthaft, da im Kriege der Raum nicht verschwendet, sondern im Gegentheile möglichst gespart werden muß. Für Ventilation müssen nur die Fenster sorgen.

Katalog Nr. 43. Ludwigshafen Waggonfabrik, Actiengesellschaft in der baierischen Pfalz. Lazarethzug bestehend aus 4 Waggons, und zwar:

- 1 Lazarethwagen mit 8 Betten.
- 1 Waggon für Verwaltungspersonal und Zugführer.
- 1 Waggon für das ärztliche Personale.
- 1 Waggon für Küche und Vorräthe.

Beim Pfälzer Zug, der durch Herrn Director Rudolf Schmidt erbaut wurde, sind ausschließlich nur Güterwagen verwendet, an welchen Kopftüren, und in Charnieren bewegliche eiserne Trittbretter angebracht wurden, welche die