

Befondere, eigens zum Bleffirtentransporte construirte Wagen sind daher unentbehrlich und nothwendig, denn das Wohl und Wehe der fürs Vaterland gefallenen Helden ist davon grofsentheils abhängig. Diese Wagen müssen vor Allem leicht und sicher fahrbar sein, und möglichst viel Bleffirte unbeschadet ihrer relativen Bequemlichkeit und den Bedürfnissen des Einzelnen strenge Rechnung tragend, aufnehmen können, damit man die Zahl jener, denen die schwere Wahl erübrigt, entweder am Schlachtfelde zu verbleiben, oder auf landesüblichen Wagen sich torturiren zu lassen möglichst verringere.

Der Wagen soll zweispännig fahren, denn mit einem Drei- oder Viergespann ist er entschieden schwerer zu lenken, die Pferde sind an Schlachttagen schwer zu beschaffen und ein vierspänniger Wagen vermehrt auch um ein bedeutendes die Länge der Fahrcolonne. Ein Zweigespann, wenn es nicht Elite-Pferde sind, vermag aber in jedem Terrain, und gute Fahrstraßen stehen dem Bleffirtenwagen nicht immer zu Gebote, kaum mehr als 25 Centner anstandslos fortzubringen. Es geht daraus hervor, dafs der Wagen demnach im leeren Zustande nicht ein gewisses Gewicht übersteigen darf, und dafs auch die Zahl der bedauernswerthen Fahrgäste eine bestimmte sein mufs. 13 Centner wäre das annehmbarste Gewicht für den leeren Wagen, 14 darf er nicht übersteigen; es verbleiben nach dieser Annahme 11 bis 12 Centner für die Ladung, also beiläufig 8 bis 10 Mann. Leider mufs darunter auch ein Gefunder gerechnet werden, nämlich der Kutscher, denn ein reitender Kutscher ist ganz unzulässig, er ermüdet rascher eines der Pferde, und kann auch nicht den Wagen so gut und sicher lenken als vom Kutschbocke aus. Von der Lenkung des Wagens hängt aber der gute Transport ab, denn über Steine und Gräben fahren erschüttert jeden Wagen.

Trotz dem im Vergleiche zur Ladung relativ geringen Eigengewichte mufs der Wagen aber auch solid sein, auf dafs er auf schlechten Fahrwegen nicht zusammenbreche. Die Verwirklichung dieses Postulates bietet genug technische Schwierigkeiten, und diese mögen wohl der Grund sein, warum man bisher ihnen stets aus dem Wege ging, und sich auf die einfache Weise half, den Wagen absolut schwerer und dafür die Ladung geringer zu machen. Wenn man im Ganzen nur vier Mann fortschaffen will, dann kann der Wagen allerdings selbst 18 Centner wiegen und dann ist die Kunst ihn sehr resistenzfähig zu bauen allerdings nicht grofs. Eine weitere Schwierigkeit bieten die Räder. Könnte man sie niedrig machen, dann käme diefs der Sicherheit vor dem Brechen oder Umfallen allerdings zu Gute, allein diefs kann und darf nicht sein, die Räder sollen im Gegentheil so hoch sein, dafs jedes Steckenbleiben des Wagens in stark durchweichtem, oder aufgeackertem Boden, oder in tiefem Schnee nicht leicht möglich sei; sie sollen hoch sein, damit die Unebenheiten des Bodens sich nicht allzu stark fühlbar machen, und damit die Pferde den Wagen leichter ziehen können. Das Fahrgeleise eines Bleffirtenwagens soll dem jeweilig landesüblichen entsprechen, denn im gegentheiligen Falle würde er den Fahrspuren ausgefahrener Wege nicht entsprechen können, und diefs mufs sorglichst vermieden werden, um die Erschütterung möglichst zu verringern und um die Zugkraft der Bespannung zu schonen.

Wir gelangen nun zu dem wichtigen Punkte der Erschütterung. Um diese auf das geeignetste Mafs zu reduciren, annulliren läfst sie sich leider nicht, wären zwei Erfordernisse beim Wagenbau zu erfüllen. Einerseits müssen die Achsfedern vorzüglich fein, und zweitens sollte der Verwundete im Wagenkasten selbst schwebend erhalten werden, denn ein schwebender Gegenstand wird durch Stöße nur in Schwingungen versetzt. Dieser Punkt der schwebenden Befestigung des Bleffirten oder besser gesagt, die Frage der Suspension ist so klar, dafs man meinen sollte, Jedermann müste ihre Wichtigkeit und Richtigkeit einsehen und anerkennen. Und doch ist es nicht so, und Fachmänner streiten sich darüber, trotz Physik und Logik, obwohl die Widerfacher die eigene Hand, falls sie verletzt