

Resumiren wir das soeben Gefagte, so wären den Eisenbahn-Gesellschaften in Berücksichtigung einer möglichen Kriegseventualität folgende Desiderata von Seite der Militär-Sanitätsbehörden zu unterbreiten, welche beim Erbauen des jährlichen Wagen-Ergänzungsmateriales zu berücksichtigen wären:

Personenwagen III. und IV. Classe wären mit breiten Kopfhüren und Plattformen — Perron — zu versehen. Bei Personenwagen III. Classe sollten ferner die Sitze leicht entfernbar sein.

Alle Personenwagen ohne Unterschied der Classen sollten Dachventilation besitzen.

Einige Percent der Güterwagen sollten gleichfalls mit Kopfhüren und Plattformen — erstere kann man im gewöhnlichen Betriebe stets versperrt halten — und nebstbei mit Dachventilation versehen werden.

Wenn ich den zweiten Punkt hier ebenfalls aufnehme, so reflectire ich weniger auf die Bleffirten, als vielmehr auf die gewöhnlichen Reisenden, welche bei den gewöhnlichen Personenwagen durch Zugluft und Kohlenstaub sehr zu leiden haben. Um namentlich in heißer Sommerszeit die unerträgliche Hitze zu mindern, welche vom Wagendache ausstrahlt, welches, von der Sonne beschienen und besonders beim Stehen stark erhitzt, einem Ofen gleich wirkt, würde es sich sehr empfehlen, das Dach nebstbei doppelt zu machen und dazwischen einen kleinen Luftraum übrig zu lassen.

Bezüglich der inneren Einrichtung möge vor Allem betont werden, daß die Bleffirten nie auf dem Boden gelagert werden sollen, weil dort die Erschütterung am stärksten ist. Auch aus Reinlichkeitsrückichten und des ärztlichen sowie Wärterdienstes wegen empfiehlt es sich den Boden stets frei zu lassen. Die Bleffirten selbst können auf den Tragbahnen, die sie schon einnehmen, suspendirt, oder aber auf eigene Lagerbetten untergebracht werden. Ersteres empfiehlt sich für kurze, Letzteres für tagelange Fahrten. Die Lage auf einer Feldtrage wird nämlich nach längerer Zeit sehr unangenehm, und namentlich durch das muldenförmige Einsinken des Bahrtuches für die Dauer ganz unmöglich. Für kurze Strecken, etwa nur wenige Stunden lange Fahrten, empfiehlt sich das Belassen des Bleffirten auf der Tragbahre, weil hiebei das Umladen verhindert wird. Bedient man sich der Tragbahnen, so mögen diese mit kurzen Riemen suspendirt werden, aus denselben Gründen, die schon bei den Bleffirtenwagen zur Sprache gekommen sind. Jede Suspension mit langen Riemen oder Stricken ist zu verwerfen.

Die in den Harris'schen Eisenbahn-Wagen zur Suspension benützten Kautschukringe, die anfänglich auch in Preußen Nachahmung gefunden haben, sind nicht zu empfehlen, weil sie sich mit der Zeit dehnen und dadurch die kurze Suspension in eine lange umgewandelt, und weil Kautschuk mit der Zeit spröde wird und dann bricht. Lederringe sind weit vortheilhafter, und will man das Moment der Elasticität des Kautschuks, nicht missen, obwohl diese bei der Suspension von geringer Bedeutung ist, so kann man die Lederriemen an Eisenringen befestigen, welche mit Spiralfeder-Vorrichtungen versehen sind, wie sie zuletzt in Preußen eingeführt wurden.

Für längere Fahrten eignen sich besser eigene Lagerstätten, die nicht suspendirt, wohl aber mit elastischer oder gar federnder Unterlage versehen sein sollen. Lagerstätten mit Matratzen und Decken wären nämlich zur Suspension zu schwer, und ist auch das stete Schwanken in suspendirter Lage, so angenehm es anfänglich ist, am zweiten oder dritten Tage schon höchst peinlich.

In einem Wagen — in der Regel zweiachsig — sollen nicht mehr als zehn Bleffirte oder Kranke Unterkunft finden, eine Mehrzahl, wenn für längere Dauer der Fahrt, würde trotz Ventilation der Reinheit der Luft Eintrag machen und schädlich auf die Bleffirten wirken.

Die in jedem Lazarethwagen befindlichen Closets müssen möglichst vom Wageninneren abgefondert sein und sich, obzwar mit Klappen versehen, frei am Bahnkörper öffnen, um jeden üblen Geruch im Wagen abzuhalten. Nur für