

ansteckende Kranke sollen eigene, geschlossene Clofets vorräthig sein, die auf das genaueste gereinigt und desinficirt werden müssen.

Ein Lazarethzug muß nebst den Bleffirtenwagen auch Magazins-, Küchen- und einen Arzswagen besitzen. Küchenwagen sind unentbehrlich, denn das rationelle Ernähren der Bleffirten auf den Stationen ist ganz und gar unmöglich.

Ein Lazarethzug muß nämlich sobald wie möglich seine Endstation erreichen und doch nicht zu schnell fahren, denn das allzu rasche Fahren bekommt den Bleffirten nicht gut, weil dabei die Erschütterung viel größer ist; man kann sonach nur dadurch die Fahrzeit verringern, daß man die Aufenthalte in den verschiedenen Stationen theils ganz beseitigt, theils sehr kurz macht.

Könnte man jedes Stillstehen des Zuges während der Fahrt vermeiden, so wäre damit wohl das Ideal eines Bleffirtentransportes auf Eisenbahnen erreicht, denn niemals leidet der Bleffirte so sehr, als beim Anhalten oder beim Abfahren des Zuges, weil das Anprallen der Stofsballen einen kurzen und brüskten Stofs erzeugt, der den Bleffirten am allerempfindlichsten ist. Wohl kann man den Stofs bei recht vorsichtigem Fahren verringern, aber nie ganz beseitigen. Das Kochen im Zuge ist aber auch nothwendig, um die Fahrgäste regelmäfsig zu nähren, denn daß die Diätetik bei Kranken die Hauptpointe, und bei Bleffirten die wesentlichste Unterstützung der Behandlung sei, haben wir schon an einer früheren Stelle erwähnt. Magazinswagen sind bei jedem Bleffirtenrain gewöhnlich zwei; einer für Proviant, der andere für die gesammten Lazarethrequisiten im Allgemeinen.

Wir fanden im Sanitätspavillon folgende Sanitätszüge:

Direction der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn in Berlin.

Zwei kleine Modelle, $\frac{1}{5}$ der natürlichen Gröfse, stellen uns einen Bleffirten-Transportwagen und einen Küchenwagen dar, die aus Personenwagen IV. Classe hergestellt sind, wie sie in Preussen im Betriebe stehen. Wie wir schon früher erwähnten, sind sie auf Anregung der Professoren Esmarch und Virchow erbaut worden, und standen im deutsch-französischen Kriege, sich trefflich bewährend, in Verwendung. Die Wagen IV. Classe — bekanntlich ohne Sitze — sind mit breiten Kopsthüren und Plattformen versehen und haben im Innern vier isolirt stehende, Boden und Decke verbindende Holzpfeiler. An diesen und den entsprechenden Stellen der Wagenwandungen sind nun Haken angebracht, welche in Friedenszeiten cachirt sind, und die mit Hilfe von Kautschuckringen oder kurzen Lederriemen die Tragbahren in zwei Reihen übereinander aufnehmen. Zwölf Tragbahren können in einen Wagen untergebracht werden, zur Winterszeit jedoch nur zehn, da der mittlere Theil der einen Lateralwand zur Aufstellung eines Ofens verwendet wird.

Da die Tragbahren längs der Seitenwand suspendirt werden, bleibt der mittlere Längsraum zur Passage frei.

Nr. 41. Bonnefond Carl, Director der französischen Eisenbahn-Gesellschaft in Paris.

Der auf Kosten der Societé française de secours aux blessés nach den Angaben des Professors Mundy von den Herren Bonnefond und Léon erbaute Lazarethzug, besteht aus acht Wagen, die sich eintheilen in:

- 1 Waggon für Aerzte,
- 1 Magazinswaggon,
- 1 Proviantwaggon,
- 1 Küchenwagen,
- 4 Lazarethwagen.

Der Wagen für die Aerzte ist ebenso praktisch als schön ausgestattet. Ein mittlerer schmaler Gang verbindet die Kopsthüren, und ist durch einen queren in der Mitte des Wagens gekreuzt. Das Querkreuz enthält in der einen Abtheilung einen mittelst Klappen am Bahnkörper sich öffnenden Wassercloset,