

Plattformen ersetzen sollen. An den Seitenwandungen ausgeschnittene Fenster sollen für Licht und Luft sorgen.

Die wichtigste Pointe besteht aber in der Anbringung regulirbarer Federn nach dem Systeme des Herrn Ober-Maschinenmeisters Brockmann in Stuttgart. Durch Wegnahme einzelner Blätter lassen sie sich jeder beliebigen Tragfracht accomodiren, wodurch die Güterwagen, was Federung anbelangt, den Personenwagen gleich gemacht werden können. Die innere Einrichtung besteht für die Bleßfirtenwagen in der Unterbringungsmöglichkeit von 8 liegenden Verwundeten, von denen 4 an Gurten suspendirt hängen, 4 hingegen auf dem Boden gelagert werden. 4 kleine Hackerlingpölster für die 4 Füße jeder Tragbahre sollen die Erschütterung und die Gewalt der Stöße dämpfen! Als Beheizung dient ein Patent-Füllofen nach Professor Meidinger.

Die Suspension der Bahren im Pfälzer Zuge unterscheidet sich von der gewöhnlichen dadurch, daß die Traggurten, je 2 für eine Bahre, an den Seitenwandungen befestigt sind und mit einfachem Klange beide Füße der Tragbahre umfassen. Die Seitenwandungen besitzen an den Stellen, wo die Tragbahren sich anlegen, kleine Pölster, bestimmt, die Stöße der seitlichen Schwankungen zu dämpfen. Es ist diese Variante jedenfalls der Suspension mit langen Gurten, die am Plafond ihre Befestigung finden, vorzuziehen, da die Schwingungen geringer ausfallen müssen, indem die Bahre schon durch die Richtung der Traggurten an die Seitenwandungen angepreßt wird; ob sie aber der gewöhnlichen Suspension mit kurzen Riemen vorzuziehen sei, dieß möchte ich sehr bezweifeln. Jedenfalls ist die Schmidt'sche Suspension für gewöhnliche Güterwagen mehr zu empfehlen, da sie all dort leichter anzubringen ist, indem die zur kurzen Suspension nothwendigen Pfoften in keinem Güterwagen vorhanden sind. Sehr wünschenswerth wäre es, wenn künftighin auch die unteren Bahren gleich den oberen suspendirt würden, da wir uns gegen das Lagern der Bleßfirten auf dem Boden des Waggons ganz entschieden aussprechen müssen; ferner wäre es sehr zweckmäfsig, wenn ieder Wagen für zehn Bleßfirte eingerichtet würde.

Der Küchenwagen besitzt einen Kochherd, dessen Kessel im Innern einige Zoll unter dem freien Rande einen gewölbten metallenen, ringförmigen Vorsprung trägt, welcher gegen das Kessellinnere eine Concavität richtet, abnehmbar ist und das Entweichen der Kochflüssigkeit beim Fahren dadurch verhindert, daß er jede Flüssigkeitswelle bricht und zurückwirft.

Solche Küchenwagen sollen jedem Train zwei zu Gebote stehen, auf daß man den Zug im Nothfalle theilen und jede Hälfte für sich fort functioniren könne, was namentlich beim Einsammeln der Bleßfirten aus verschiedenen Punkten von Vortheil sein muß.

Der Arzswagen hat zwei Tragbahren auf dem Boden liegen, nebstdem ein kleines unbequemes Sopha und die Apotheke.

Plambeck, Hamburg: Ein gewöhnlicher geschlossener Güterwaggon mit zehn in Federn hängenden, seitlich befestigten Lagerungschweben. Am Güterwagen ist nicht die geringste Umgestaltung getroffen, außer daß Fenster eingefchnitten wurden. Er entbehrt also des nothwendigen Principes der Durchgängigkeit, und ist schon aus diesem Grunde für geordnete Lazarethzüge unbrauchbar. Dieser Wagen hat aber auch nur den Zweck zu zeigen, wie man im Nothfalle, wenn es an Allem gebricht und nur die eben von Waaren geleerten Güterwagen zu Gebote stehen, vorgehen könne, um die Bleßfirten nicht auf den Boden zu lagern. Zehn Bahren werden in zwei Reihen mit langen Stricken am Plafond befestigt nach demselben Principe, das Mundy in einem der französischen Wagen zur Anschauung brachte. Der Unterschied besteht nur darin, daß Mundy jedes Stückende am Plafond für sich auf höchst einfache Weise befestigt, während Plambeck alle 4 Enden in eine Art Klammer vereinigt, die, einer Beißzange ähnlich, Zarge genannt, ohne weitere Vorkehrungen im Augenblicke an einen der Dachbalken angehängt werden kann. Da hier das Princip der langen Suspension ver-