

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Mitteilungen des Gesamtvorstandes des Badischen Landesvereins vom Roten Kreuz. 1898-1912 1902

9 (20.7.1902)



Mittheilungen

des Gesamtvorstandes des

Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz.

Erscheint nach Bedarf.

Geschäftsstelle: Karlsruhe, Gartenstraße 47.

Badischer Landesverein vom Rothen Kreuz.

Im Benehmen mit dem Präsidium des Badischen Militärvereinsverbandes haben wir die Gründung einer Unterstützungskasse für die badischen freiwilligen Sanitätskolonnen beschlossen und zu diesem Zweck nachstehende Satzungen für die Kasse vereinbart.

Die Unterstützungskasse wird wieder aufgehoben werden, wenn es gelingen sollte, eine allgemeine Unterstützungskasse für sämtliche deutsche freiwillige Sanitätskolonnen zu gründen.

Der Kasse konnten als Grundstock vorläufig 4000 Mark zugewiesen werden.

Die Formulare zu den Fragebogen, welche mit den Unterstützungsgesuchen ausgefüllt an die Unterstützungskasse einzureichen sind, können im Bedarfsfalle von dem Badischen Landesverein vom Rothen Kreuz bezogen werden.

Karlsruhe den 11. Juli 1902.

Der Gesamtvorstand.

Satzungen

der Unterstützungskasse für die badischen Sanitätskolonnen.

§ 1.

Bei dem Badischen Landesverein vom Rothen Kreuz wird eine Unterstützungskasse für die Mitglieder der Badischen freiwilligen Sanitätskolonnen zufolge Beschlusses des Landesauschusses der badischen Männerhilfsvereine vom 6. Oktober 1901 errichtet.

§ 2.

Die Mittel bezw. das Vermögen der Kasse, bestehen aus den aufgebrauchten Kapitalien und deren Zinserträgen, sowie aus Beiträgen des Badischen Militärvereinsverbandes, des Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz, den Berufsgenossenschaften, der Unfall- und Haftpflichtversicherungsgesellschaften und sonstiger Vereine, Gesellschaften und Genossenschaften, endlich aus Geschenken und Vermächtnissen.

§ 3.

Die Mittel werden verwendet zur Unterstützung der Mitglieder der freiwilligen Sanitätskolonnen, welche in Ausübung ihres Dienstes (Probe oder Ernstfall), eine körperliche Beschädigung erleiden oder sich eine Krankheit zuziehen, sowie zur Unterstützung Hinterbliebener im Dienste verunglückter aktiver Mitglieder von Sanitätskolonnen.

Die Gewährung der Unterstützung ist davon abhängig, daß die Beschädigung oder Erkrankung eine gänzliche oder theilweise Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte; das Maß der Unterstützung richtet sich nach dem Grad der Bedürftigkeit und dem Vorhandensein von Mitteln.

Unterstützungsgefuche sollen in der Regel vor Ablauf von drei Monaten, vom Tage der Verletzung oder Erkrankung an gerechnet, und unter Benützung der besonders auszugebenden Fragebogen bei der Unterstützungskasse eingereicht werden.

§ 4.

Die nach Bestreitung der Verwaltungskosten, sowie der in § 3 genannten Unterstützungen verbleibenden Ueberschüsse aus der Jahreseinnahme werden dem Vermögen, welches auf die Summe von 25 000 M. zu bringen und darauf zu erhalten ist, zugeschlagen. Eine dauernde Erhöhung dieses letzteren Betrags soll durch reichlichere Verwilligung von Unterstützungen möglichst vermieden werden.

§ 5.

Die Kasse verwaltet ein aus 6 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrath. Dieser wird gebildet aus je 3 Vertretern des Badischen Militärvereinsverbandes und des Badischen Landesvereins vom Rothem Kreuz. Der Verwaltungsrath erwählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden, einen Stellvertreter desselben, einen Schriftführer und ev. einen Rechner.

§ 6.

Der Verwaltungsrath bestimmt in nach Bedürfniß abzuhaltenden (in der Regel vierteljährlichen) Sitzungen über die vorliegenden Gesuche. Der Verwaltungsrath beschließt durch einfache Stimmenmehrheit.

Zur Gültigkeit eines Beschlusses müssen mindestens sechs Stimmen abgegeben werden; bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Stellvertretung ist gestattet; jedoch kann einem Anwesenden nie mehr als eine Stimme, und zwar nur durch schriftliche Vollmacht, übertragen werden.

In dringenden Fällen werden außerordentliche Sitzungen anberaumt oder auf schriftlichem Wege die Stimmen erhoben.

§ 7.

Die Mitglieder des Verwaltungsraths, wie auch der Schriftführer und der Kassier, beziehen für ihre Thätigkeit bei der Kasse keinerlei Entgelt.

Die Vereinerung der Posten eines Schriftführers und Kassiers ist erlaubt.

§ 8.

Der Vorsitzende des Verwaltungsraths bezw. sein Stellvertreter nebst dem Schriftführer und dem Kassier bilden das Bureau, welches

die Beschlüsse des Verwaltungsraths ausführt, wie überhaupt die Kassenangelegenheiten leitet.

Die Unterschrift des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters oder eines anderen Mitgliedes des Verwaltungsraths mit derjenigen des Schriftführers oder des Kassiers werden als bindend angesehen, soweit sie sich in den Grenzen dieser Satzungen bewegen.

§ 9.

Die verfügbaren Mittel des Vereins werden nach den Bestimmungen des Verwaltungsraths in Hypotheken, badischen Staatspapieren oder bei der städtischen Sparkasse in Karlsruhe zinstragend angelegt. Die Staatspapiere sind auf den Namen des Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz einschreiben zu lassen. Für sichere Aufbewahrung der Werthpapiere ist Sorge zu tragen.

§ 10.

Auf 31. Dezember jeden Jahres ist die Rechnung abzuschließen und dem Verwaltungsrath spätestens bis zum 1. April des folgenden Jahres zur Prüfung vorzulegen. Die Prüfung erfolgt durch je ein Mitglied des Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz und des Badischen Militärvereinsverbandes, welche dem Verwaltungsrath der Kasse nicht angehören und hierzu alljährlich besonders bestimmt werden.

Der Verwaltungsrath beschließt über den von den eben Genannten zu erstattenden schriftlichen Bericht und übersendet sodann dem Badischen Militärvereinsverband und dem Badischen Landesverein vom Rothen Kreuz einen Auszug aus der geprüften Rechnung.

Von der letzten selbst können die Betheiligten jederzeit Einsicht nehmen.

§ 11.

Eine Aenderung der Satzungen kann jederzeit auf Antrag von zwei Dritteln der Mitglieder des Verwaltungsraths vorgenommen werden.

§ 12.

Die Auflösung der Kasse erfolgt, wenn entweder der Badische Militärvereinsverband oder der Badische Landesverein vom Rothen Kreuz austritt.

In diesem Falle findet eine Theilung des Vermögens unter die beiden Betheiligten nach dem Verhältniß ihrer Kolonnen-Mitglieder zur Zeit der Auflösung statt.

Solange innerhalb des Badischen Militärvereinsverbandes oder des Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz freiwillige Sanitätskolonnen bestehen, muß das erhaltene Vermögen für deren Mitglieder und Hinterbliebene im Sinne des § 3 dieser Satzungen verwendet werden.

Sind sämtliche freiwillige Sanitätskolonnen eingegangen, so fällt das vorhandene Vermögen dem Staate unter der Bedingung zu, solches so lange zinstragend zu verwalten, bis sich ein Verein unter ähnlichen Grundsätzen wieder gebildet hat. Diesem ist alsdann das ganze Vermögen nebst Zinsertragniß auszufolgen.

Ueber Herrichtung von Kleinbahnwagen zum Verwundetentransport.

Bearbeitet im Auftrage des Centralcomités vom Rothen Kreuz.

(Schluß.)

Von den sämtlichen hier mitgetheilten Höhenmaßen ist 1,70 m die unterste Grenze. Die gleiche Meterzahl (1,70 m) ist auch als das niedrigste Breitenmaß zu betrachten. Die meisten Wagen haben aber einen Breitendurchmesser von mehr als 2 m.

Die Feststellung der Wagenlängen, welche je nach der Zahl der Sitze bezw. der Summe des Ladegewichts (Güterwagen) sehr verschieden sind, hat für die vorliegende Frage geringere Bedeutung. Da der lichte Längsdurchmesser unter 3,90 m nicht fällt, so wird — was das Längenverhältniß anlangt — wenigstens doch ein System Lingweiler's sich stets anbringen lassen; in vielen Fällen aber werden deren zwei hintereinander aufgestellt und demnach die Tragfähigkeit des Wagens ausgenutzt werden können.

Prüft man nach dem Gesagten die Frage nach der Ausnutzungsmöglichkeit der Wagen für die drei etatsmäßigen Transportsysteme: 1. das Hamburgische, 2. das Lingweiler'sche und 3. das Grund'sche, so ergibt sich Folgendes:

Die Hamburger Vorrichtung kann in Personenwagen bei dem Mangel an hinreichend starken Deckenspiegel und bei der nicht zuverlässig festen Beschaffenheit der Decke selbst kaum in Frage kommen.

Nur auf solchen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, welche auch Güterwagen befördern (und deren sind ziemlich viele, während bei Straßenbahnen sie im Ganzen selten vorkommen)* ließe sich auch das Hamburger System anbringen, vorausgesetzt daß die Deckenspiegel ebenso eingebaut und so stark sind als bei den Vollbahngüterwagen**. Einer Vorprüfung nach dieser Richtung schon in Friedenszeiten bedarf es wohl nicht. Es wird im Bedarfsfalle — d. h. im Kriege — genügen, durch einen Sachverständigen die Tragfähigkeit der Deckenspiegel beurtheilen zu lassen und dann die nach der Größe des Wagens mittelst der Ketten leicht verstellbare Hängevorrichtung einzupassen.

Die Verwerthbarkeit des Lingweiler'schen Systems, welches eine gewisse freie Bodenfläche verlangt, hängt für die ausschließlich zum Personenverkehr bestimmten Straßenbahnwagen*** vor allem von der Anbringung der Sitzbänke ab. Nur wenn dieselben entfernt werden können, läßt sich der Lingweiler'sche Trageapparat aufstellen. Da nun aber diese Beschaffenheit des Wagens nicht gleichgiltig ist, auch im besten Falle viel Zeit beansprucht, so kann wohl von einer raschen und leichten Herrichtung nach der Lingweiler'schen Methode nicht gesprochen werden.

* Unter sämtlichen 340 Kleinbahnen Preußens dienen
94 lediglich dem Personenverkehr,
22 " " Güterverkehr,
224 Personen- und Güterverkehr.

** Bei der großen Verschiedenheit der Wagentypen ist dies nicht zu übersehen; Spriegel sind aber wohl ausnahmslos vorhanden.

*** 91 von 139 Straßenbahnen, während 7 nur für den Güter- und 41 für den Güter- und Personenverkehr bestimmt sind.

Gleichwohl ließe sich im mobilen Verhältniß wenigstens eine Anzahl von Straßenbahnwagen entsprechend vorbereiten, um dem Bedarf an Transportmitteln für größere, weit auseinander liegende Lazarethe zu genügen, wenn andere Wagen nicht zur Verfügung stehen.

Eine zweite Schwierigkeit für die Anbringung des Lingweiler'schen Systems liegt in der bereits erwähnten Unzuverlässigkeit des Daches an den Personenwagen und ferner an den mehr oder weniger breiten Oberlicht-Aufbauten in der Mitte der Wagendecken. Da das Dach durch Druck von unten stark beansprucht wird, so erscheint es zweifelhaft, ob es den letzteren in allen Fällen aushalten wird, zumal da das Ausdrehen der oberen Spindel ziemlich energisch geschehen muß, wenn man einen genügend sicheren Stand des Systems erreichen will.

Im Nothfalle würde sich allerdings durch die Befestigung eines starken Brettes gegen die Innenfläche der Decke in deren Querrichtung eine größere Festigkeit des oberen Widerlagers erreichen lassen. Auch würde die Verwendung des Systems A II, welches seine Angriffspunkte mehr in der Nähe der tragfähigen Verbindungsstellen der Decke mit den Seitenwänden hat, die Bedenken zerstreuen, welche neben der vorhandenen Schwäche der Wagendecke auch die häufig angebrachten Oberlicht-Aufbauten hervorrufen. Da wo Güterwagen — mit Decken versehen — auf Straßenbahnwagen vorhanden sind, entsprechen sie hinsichtlich des Baues den Güterwagen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Auf den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind zum Personenverkehr bei Spurweite 1,435 m fast ausschließlich zweiachsige Durchgangswagen mit 70—80 cm breiten Endperrons und Stirnwandthüren im Gebrauch, welche Raum für 40—50 Personen bieten. In denjenigen, welche Sitze enthalten, befinden sich meist kleinere, durch halbhohle oder volle Wände von einander getrennte, mit Durchgangsthüren versehene Abtheile.

Bei Gleisspur 1,00 m führen die Personenwagen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sowohl zwei- wie vierachsige Wagen, welche 24 bis 50 Personen aufnehmen können, vorwiegend ebenfalls das Durchgangssystem mit Stirnthüren und Endperrons von 0,70—0,75 m Breite zeigen und 4—6 Abtheile zu enthalten pflegen. Bei beiden Sorten von Personenwagen ist die Aufstellung des Lingweiler'schen Systems nur denkbar, wenn sich alle Bänke und eine Anzahl der die Abtheile bildenden Wände fortnehmen lassen.

Die Güterwagen, welche auf den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen laufen, entsprechen bei 1,435 m Spur fast ganz den Normalien der preußischen Vollbahnen (Breite 2,42 m Höhe 1,96 m), so daß ohne Weiteres die Lingweiler'sche Vorrichtung darin angebracht werden kann. Die gedeckten Güterwagen für 1,00 m Spur dagegen schließen sich in Bezug auf Länge, Breite und Höhe meist den Personenwagen der betreffenden Kleinbahn an; speziell die Höhe variiert also nach dem früher Gesagten zwischen 1,70—1,95 m. Das würde aber, wie im Nachstehenden näher ausgeführt ist, unter Umständen den Gebrauch des letzterwähnten Systems nicht zulassen. Die senkrechten Träger Ling-

weiler's haben nämlich ein geringstes Längenmaß* von 1,91 m. Rechnet man nun noch Unebenheiten des Wagenbodens, „Werfen“ desselben etc., hinzu, so muß man sagen, daß in allen Güterwagen, welche eine Seitenwandhöhe von weniger als 1,91 m besitzen, das Lingweiler'sche System nicht eingebaut werden kann. Das würde aber eine bedauerliche Einschränkung der Gebrauchsfähigkeit dieses Apparates bedingen. Mit Rücksicht darauf muß es als ein Bedürfnis bezeichnet werden, das Längenmaß der Lingweiler'schen Säulen zu verkürzen und zwar, wenn man die Ausnutzung aller Güterwagen auf nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in's Auge faßt, bis zum Mindestmaß der Seitenwandhöhe, d. h. auf 1,70 m, also um 0,21 m. Es wird dem Erfinder zu überlassen sein, dieser Forderung zu genügen. Man sollte meinen, daß bei entsprechender Stärke des Führungsröhres der senkrechten Träger die erforderliche Kürzung vorgenommen werden könnte, ohne daß die Stabilität nennenswerth leidet**, wenn es nicht vorzuziehen ist, die bei größerer Kürzung der Gesamtsäule für höhere Wagen nothwendig werdende beträchtlichere Verlängerung durch einen verstellbaren Fußtheil von etwa 20–24 cm Höhe zu ermöglichen.

Was nun die Breite der Wagen anlangt, so läßt sich das System A I mit 0,77 m voller Breite leicht in die schmalsten Wagen (1,70 m) einbauen. Dabei muß man freilich auf den übrig bleibenden Mittelgang verzichteten (1,70–1,54 [d. h. 2×77]) bleiben 16 cm).

Das System A II jedoch, welches eine Mindestbreite von 2,11 m (Vollmaß) besitzt, würde in die schmalen Wagen (1,70 m) nicht hineinpassen. Nur dann, wenn verschieden lange oder aber bis auf ein Mindestmaß von 1,70 m verschiebbare Querstücke vorrätzig gehalten werden, wird sich auch dieses System in Wagen mit einer lichten Breite von weniger als 2,11 m ausnützen lassen. Dies erregt aber nachstehende Bedenken. Einerseits würde die Mitnahme mehrerer, verschieden langer Querstücke den Apparat nicht unwesentlich vergrößern, und andererseits würde die Verstellbarkeit der Querstücke um 41 cm die Tragfähigkeit der letzteren herabsetzen. Im Uebrigen darf man nicht übersehen, daß bei Verkürzung der Querstangen der Vortheil des Systems A II, nämlich je drei Tragen oben und unten anbringen zu können, bei geringerer Wagenbreite als etwa 2,11 m fortfallen würde.

Das Grund'sche System ist dasjenige, welches für alle Wagen-dimensionen am leichtesten und raschesten ausnützlich ist. Selbst in Abtheilen mit geringeren Seitenabständen als das Längenmaß der für die Grund'sche Lagerungsvorrichtung etatsmäßigen Querbäume beträgt, ist es leicht möglich, Querträger von überall erhältlichem Rund- oder Kantenholz zuschneiden zu lassen und in die Federgabeln zu verpassen. Die Federn werden entweder auf dem Boden oder aber auf den Bänken niedergestellt.

* d. h. also in möglichst zusammengeschobenem Zustande.

** Die von Lingweiler gehegten Bedenken bezüglich der Länge der Tragenfüße fallen fort, wenn man letztere um 8–10 cm kürzt, was ohne Weiteres geschehen kann.

Zusammenfassendes Urtheil. 1. Das Hamburger System ist in dem Straßenbahnbetriebe nur da zu verwerthen, wo gedeckte Güterwagen mitgeführt werden, und das trifft nur in etwa $\frac{1}{3}$ der Gesamtzahl zu. Auf nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, wo solche Güterwagen vorwiegend eingeführt sind, wie auch in Personenwagen IV. Klasse ohne Abtheile, läßt sich die Hängevorrichtung ohne Weiteres anbringen.

2. Das Lingweiler'sche System bedarf, um es auch in gedeckten Güterwagen und in Personenwagen mit geringerer Höhe als 1,91 m (ohne feste Sitzvorrichtungen und ohne Abtheile) ausnützen zu können, einer Verkürzung um 21 cm oder doch, wenn man von der Verwerthung der allerniedrigsten Wagen zum Verwundetentransport absehen will, von etwa 15 cm.

Von den beiden Lagerungsarten nach Lingweiler ist im Wagen von geringerer Breite als 2,11 m nur das System A I zu gebrauchen.

Für Straßenbahnen und Personenwagen I., II. und III. Klasse mit festen Bänken und Abtheilen, wie sie auf nebenbahnähnlichen Kleinbahnen üblich sind, eignet sich das Lingweiler'sche System nicht.

3. Das Grund'sche System kann in Straßenbahnwagen sowie in Güterwagen und Personenwagen ohne feste Sitze je nach der Breite der letzteren entweder unter Benutzung der etatsmäßigen Querbäume oder von leicht zu improvisirenden Lagerhölzern in ausgiebigem Maße verwendet werden.

Die Gesamtlänge aller (340) Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen allein in Preußen betrug am 31. März 1901 = 8453,9 km. Zählt man zu dieser Summe — entsprechend einer Berechnung in der Statistik für das Jahr 1900 — den fünften Theil des preußischen Kleinbahnenetzes als Quote für die außerpreussischen deutschen Staaten hinzu, so ergibt sich für ganz Deutschland eine annähernde Länge aller Kleinbahnen überhaupt von rund 10 000 km.

Daraus geht hervor:

1. Daß die Kleinbahnen ein nicht zu unterschätzendes Hilfsmittel für die Krankenzerstreuung gerade im Bereiche des Besatzungsheeres und eventuell in den rückwärtigen Etappenbezirken des Feldheeres bilden, und 2. daß ihre Ausnützung speziell für die Vereinigungen vom Rothem Kreuz von besonderer Wichtigkeit ist, weil einerseits sie in dem erwähnten Wirkungsbereich vor Allem in Thätigkeit zu treten bestimmt sind, und weil andererseits bei der häufig schlechten Beschaffenheit der gepflasterten Straßen und sonstigen Verkehrswege die vorsichtige Krankenbeförderung auf den Schienenwegen als eine verhältnißmäßig schonende und im Vergleich zu dem Transport mittelst bespannter Wagen leistungsfähige zu betrachten und vorzuziehen ist.

Aus dem Vereinsleben.

Karlsruhe. Am Sonntag den 13. Juli d. J. Vormittags von 11 bis 1 Uhr fand die Schlußübung der Sanitätskolonne des Karlsruher Männerhilfsvereins in der Braneei Moninger statt. Der Uebung lag die Idee zu Grunde, daß eine Kesselexplosion statt-

gefunden habe, wodurch zahlreiche Verletzungen vorgekommen seien. Präzis 11 Uhr erschien die Radfahrerabtheilung, bestehend aus 8 Mann und einem Chargirten, ausgerüstet mit den nöthigen Geräthen, um die ersten Rettungsarbeiten zu beginnen. Während die ersten Sanitäter mit dem Anlegen einiger Verbände beschäftigt waren, erschien auf dem Platze die Kolonne in einer Gesamtstärke von 70 Mann und 2 Krankenwagen mit den nöthigen Geräthschaften, und sofort schwärmten die einzelnen Kotten mit den Tragen aus, um die zahlreich herumliegenden „Verwundeten“, die von städtischen Straßenarbeitern gestellt wurden, zu verbinden und nach dem Verbandplatz, in die mittlere Halle, zu verbringen; auch einige Verladeübungen wurden vorgenommen. Nachdem der letzte Verwundete, im Ganzen ca. 20 Mann, in die Halle eingeliefert waren, begann Herr Dr. Genter, der derzeitige Kolonnenarzt, die theoretische Prüfung. Zieht man in Betracht, daß seit 1. Oktober 14 theoretische und 10 praktische Uebungen stattgefunden haben, so darf mit Genugthuung konstatiert werden, daß sowohl die Verbände als auch die auf die gestellten Fragen gegebenen Antworten den Prüfenden befriedigten. Es wurde der Beweis geliefert, daß die Kolonne sich ihrer Aufgabe bewußt ist. Ruhig und sicher erfolgte das Anlegen der Verbände und auch das Verbringen nach dem Hauptverbandplatz vollzog sich in sachgemäßer Weise. Nach Beendigung der theoretischen Prüfung dankte Herr Geh. Rath von Weech der Kolonne für die Mithewaltung und gab dem Wunsche Ausdruck, daß dieselbe auch fernerhin auf dem betretenen Wege weiterschreiten möge. Redner ermahnte insbesondere die Mitglieder, sich keine Uebergriffe den Aerzten gegenüber zu erlauben, aber immer dort einzugreifen, wo man ihrer bedürfte und sofort dann einen Arzt zu Rathe zu ziehen oder den Verletzten in ein Krankenhaus zu bringen. Im Weiteren dankte Herr Geh. Rath von Weech dem Kolonnenarzte Herrn Dr. Genter für seine Mitwirkung und Herrn Hauptmann a. D. Bahn für die thatkräftige Führung der Kolonne. Nach Schluß der Uebung hatten die Herren Noninger die Freundlichkeit, die Gäste sowie die Kolonnenmitglieder zu einem Frühstück einzuladen, bei welchem verschiedene Toaste ausgebracht wurden.

Sammlung für Martinique. Auf unseren Aufruf sind an weiteren Geldspenden eingegangen:

Von dem Frauenverein in Triberg 5 M.; durch den Frauenverein in Gondelsheim: von Gräfin Douglas 10 M.; bei der Expedition der Konstanzer Zeitung 5 M.; durch Hofapotheker Stroebe: von Ungenannt 3 M., von Ungenannt 2 M.; von der Breisgauer Zeitung in Freiburg i. B. aus einer Sammlung 35 M.; von dem Frauenverein in Oberkirch 8 M.; von dem Männerhilfsverein in Heidelberg, 3. Sendung 62 M.; von dem Frauenverein in Dill-Weissenstein, Ergebnis einer Sammlung in der Gemeinde 88,40 M.; durch das Kontor des Karlsruher Tagblattes: von L. Rosenbaum 5 M.; durch das Bankhaus Heinrich Müller in Karlsruhe: von N. S. 2 M., von Obergeringieur Delisle 10 M., durch den Männerhilfsverein in Heidelberg von C. K. 5 M.; von dem Frauenverein in Bruchsal aus einer Sammlung 26 M.; durch die Filiale der Rheinischen Creditbank in Karlsruhe: von Geh. Rath Freiherr von Dusch 20 M., von L. B. 20 M., von Gerichtsnotar Klett 5 M. Im Ganzen 822,40 M.

Wir schließen hiermit die Sammlung und ersuchen die Sammelstellen etwa noch eingegangene Gaben halbigst an unsere Kasse hier, Gartenstraße 47, einsenden zu wollen; die eingegangene Gelder sind nach Abzug der entstandenen Kosten dem Centralcomité der deutschen Vereine vom Rothen Kreuz in Berlin zur Weiterbeförderung übergeben worden.

Karlsruhe den 11. Juli.

Der Gesamtvorstand.

Herausgegeben vom Gesamtvorstande des Badischen Landesvereins vom Rothen Kreuz.

Verantwortlich für die Redaktion: Oberst z. D. Stiefbold.

Druck der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.