

Katastrophen der Luftschiffahrt.*)

Die furchtbare Luftschiffahrtskatastrophe, die sich vor wenigen Tagen in Kalifornien ereignet hat, ist bei weitem die schwerste von allen, die bisher verzeichnet worden sind. Wenn die Kunde von einem so erschütternden Unglücksfall die Welt durchweilt, ist man leicht geneigt, die Gefährlichkeit der Ballonfahrten zu überschätzen. Die nötige Vorsicht und Sachkenntnis vorausgesetzt, kann jedoch eine Fahrt durch die Lüfte nicht gerade als nachteiliges Unternehmen angesehen werden. In dem langen Zeitraum vom ersten ungeführten Aufstieg am 21. November 1873 bis auf unsere Zeit sind im ganzen nur etwa sechzig Luftschiffe tatsächlich verunglückt, eine verhältnismäßig gewiß nicht große Zahl, wenn man bedenkt, wie viele Tausende es schon gewagt haben, in den pfablosen Luftraum hinaufzusteigen.

Ein tragisches Geschick wollte es, daß der französische Edelmann, der den Reigen der gefesselten und freien Ballonfahrten eröffnete, Pilâtre de Rozier, auch das erste Opfer wurde. Nachdem Blanchard und ein amerikanischer Arzt namens Jeffries am 7. Januar 1785 glücklich von Dover nach Calais durch die Luft gefegelt waren, beschloß de Rozier, den Versuch in umgekehrter Richtung von Boulogne aus zu machen. Eine große Menschenmenge wohnte dem wegen seiner Neuheit ganz besonders anziehenden Schauspiel bei. Dem Verbot des Magistrats zum Trotz unternahm der ehrgeizige Mann, dem der Ruhm der beiden genannten Luftschiffer keine Ruhe gelassen, am 16. Juni desselben Jahres in seinem Ballon, in welchem er die Systeme von Charles und Montgolfier vereinigt hatte, die Reise nach England. Anfangs schien es auch, als ob die Fahrt für ihn und seinen Begleiter Romain glücklich verlaufen werde. Wie wir dem Buche „Travels in space, a history of aerial navigation“ von Valentine und Tomlinson entnehmen, hatte der Ballon, dem alle Blicke mit ängstlicher Spannung folgten, schon eine ziemlich bedeutende Strecke zurückgelegt, als der Wind plötzlich umsprang und ihn nach der himmlischen Kiste zurücktrieb. Dabei fing die Maschine Feuer und stürzte nach einigen wellenartigen Bewegungen mit ungeheurer Schnelligkeit auf die Felsklippen von Gris-Nez herab. Als von den Zuschauern die schnellsten die Unglücksstätte erreichten, bot sich ihnen ein erschütternder Anblick dar: unter der zertrümmerten Gondel lagen die entseelten Körper der beiden Luftschiffer. Kurz vor der Katastrophe hatte Rozier zu seinem Freunde, dem Marquis de Montfort, geäußert: „Wir haben lange genug gelebt, wenn wir die Menschheit etwas weiter gebracht.“ Ueber der Stelle, wo er und sein Begleiter erschmettert wurden, errichtete man einen Denkstein mit der Inschrift:

„Victime avoué de la rigueur du sort.
Le chemin de l'honneur te conduit à la mort.“

Wie Walpole bald darauf an einen Freund schrieb, dämpfte die Tragödie von Boulogne zunächst ein wenig die „Ballomanie“, wie er sich ausdrückte. Sechs Jahre vergingen, bevor diese ein neues Opfer in dem Luftschiffer Olimari forderte, der im Jahre 1801 in Orleans aufstieg, wobei sein Ballon in der Höhe Feuer fing. Im Jahre 1806 kam Moosmatt in Villeroy ums Leben, im Jahre 1812 der Italiener Zambecari, der in der Reihe der Aeronauteen einen der eifrigsten Plätze einnimmt, nach mehr als einer gefährlichen Fahrt. Der Aufstieg erfolgte von einer Wiese bei Bologna. Schon beim Fallen erlitt der Ballon Beschädigungen, die Maschine wurde beim Loslassen sofort gegen einen Baum geschleudert, der aus der Lampe herausfließende Spiritus setzte alles in Brand. Der Begleiter Zambecaris konnte noch rechtzeitig einen Zweig ergreifen, er selbst stürzte aus ziemlich großer Höhe herab und erlag am folgenden Tage im Alter von 50 Jahren den Brandwunden und innerlichen Verletzungen. Im Jahre 1812 verunglückte bei Mannheim der Luftschiffer Vittorf tödlich; das Jahr 1819 ist in der Geschichte der verhängnisvollen Ballonfahrten insofern denkwürdig, als es in der Person der Madame Blanchard das erste weibliche Opfer verzeichnete.

Wir übergehen einen langen Zeitraum und rufen aus den letzten drei bis vier Jahrzehnten nur solche Unglücksfälle in die Erinnerung zurück, die es wegen der Umstände, unter denen sie erfolgten, besonders verdienen. Wie man weiß, machte sich das belagerte Paris, als es durch den eisernen Ring der deutschen Truppen von dem gewöhnlichen Verkehr mit der Außenwelt gänzlich abgeschnitten war, in sehr erheblichem Maße die Luftschiffahrt und Taubenpost zu nütze, um mit der Provinz Nachrichten austauschen zu können. Vom September 1870 bis zum Januar 1871 verließen 64 Ballons die französische Hauptstadt, von denen 57 ihren Zweck erfüllten, sechs mit ihren Insassen in die Hände des Feindes fielen und zwei vollständig verschollen blieben. Der eine war von einem Matrosen namens Prince bemannt, der beim Aufstieg am 30. November triumphierend ausrief: „Ich werde eine ungeheure Reise machen, und man wird von meiner Fahrt sprechen.“ Diese Prophezeiung erfüllte sich wörtlich, wenn auch in einem ganz anderen Sinne, als der improvisierte Luftschiffer sie gedeutet haben wollte, denn seine Reise ging in die Ewigkeit, und von seinem traurigen Schicksal sprach man aus Mitleid. Ein starker südöstlicher Wind trieb ihn über den Kanal, wo er von englischen Schiffen gesehen wurde. Als sein Ballon ungefähr über dem Vorgebirge von Lizard schwebte, warf er seine Pakete aus, von denen man später mehrere auf dem Felsen fand. Auf solche Weise bedeutend erleichtert, stieg das Luftschiff zu einer sehr beträchtlichen Höhe empor und war bald über den Bogen des Atlantischen Ozeans auf Nimmerwiedersehen verschwunden. Ganz dasselbe Schicksal ereilte einen anderen Matrosen, Lacaze, der am 28. Dezember 1870

im „Richard Wallace“ die belagerte französische Hauptstadt verließ und über La Rochelle hinweg aufs offene Meer hinausgetrieben wurde.

Zu einer grauenerregenden Todesfahrt im wirklichen Sinne des Wortes gestaltete sich die, die der berühmte Luftschiffer Tissandier am 15. April 1875 mit Sivel und Crocé-Spinelli unternahm. Er selbst hat als einzig Ueberlebender der Katastrophe eine ergreifende Schilderung davon entworfen. Als die drei eine Höhe von 7000 Meter erreicht hatten, machte sich die Kälte (— 10 Gr. R.) schon sehr unangenehm fühlbar, es kündigte sich bei ihnen der Zustand äußerster Erschöpfung an, in welchem Gleichgültigkeit eintritt und die Sinne sich mit Schwindel und Ohnmacht zu verwirren beginnen. Tissandier hatte die letzte deutsche Erinnerung in einer Höhe von 7450 Meter, Sivel, der kurz vorher noch einige Sandlässe geleert hatte, und Crocé lauerten jetzt nebeneinander auf dem Boden der Gondel. Als ihr Gefährte, der noch vollkommen Herr seiner Vorstellungen war, feststellte, daß sie sich in einer Höhe von 8000 Meter befanden, wollte er es den anderen beiden zurufen, aber er war plötzlich stumm geworden: keine gelähmte Zunge versagte den Dienst. Gleich darauf verlor auch er die Besinnung. Nach einer halben Stunde schlug er die Augen wieder auf, etwa zu gleicher Zeit erwachte auch Crocé aus seiner Lethargie und bedeutete ihm, Sand auszuwerfen. Das war vielleicht kein schlechter Rat, denn der Ballon fiel jetzt mit großer Schnelligkeit, aber Tissandier konnte ihn nicht befolgen, weil er sich zu matt fühlte; mit voller Sicherheit erinnerte er sich jedoch später, daß Crocé Sand, Geräte und sogar Risten über Bord warf. Aus dem bleiernem Schlaf, der ihn dann von neuem umfing, erwachte er erst dreizehn Stunden später und erkannte nun sofort, daß der inzwischen wieder in die verlassenen hohen Regionen hinaufgestiegene Ballon mit ungeheurer Geschwindigkeit der Erde zuströbte. Da er unfähig war, sich in der ununterbrochen hin- und herwandelnden Gondel aufrechtzuerhalten, so kroch er auf den Knien zu seinen Genossen. Doch lassen wir ihn selbst weiter erzählen: Sivel, Crocé, machen Sie auf! Ich rufe ich ihnen zu. Sie lauerten taub und stumm in einem Winkel der Gondel, den Kopf in ihre Reisendecken geküßt. Ich suchte sie mit der ganzen Kraft eines Verzweifelten aufzurütteln, emporzureißen. Umsonst! Aus diesem Schlafe gibt es kein Erwachen. Sivel starrt mich mit gedrohenem Blick an, sein Gesicht war schwarz, aus seinem weit geöffneten Munde floß Blut. Crocés Augen hatten sich halb geschlossen, auch er blutete.“ Mit furchtbarem Stoß kam die Gondel zur Erde, der Anker sagte dabei nicht, so daß der Ballon in wildem Zagen über Wiesen und Felder dahinschoß. Indem Tissandier die hin- und hergeworfenen Körper seiner Freunde festzuhalten und zu schirmen suchte, schwebte er in beständiger Gefahr, über Bord geschleudert zu werden. Endlich gelang es ihm, das Seil des Ventils zu ergreifen und damit dem grauenvollen Rennen Einhalt zu tun. Schließlich blieb der entleerte Ballon an einem Baume hängen, und der einzige Ueberlebende von den drei Luftschiffern konnte glücklich den Fuß auf die sichere Erde setzen.

Im Jahre 1880 erkrankten zwei Aeronauteen Breit und d'Armentières im Mittelländischen Meere. Großes Aufsehen besonders jenseits des Kanals erregte das verhängnisvolle Schicksal Bowells, der am 10. Dezember 1881 mit zwei anderen Luftschiffern von Bath aufstieg. Es war von ihm und seinen Begleitern jedenfalls sehr unvorsichtig, daß sie zu einer Jahreszeit, wo die Tage fast am kürzesten sind, in später Nacht, mittags um abzufahren. Als der Wind plötzlich umschlug und sie in Gefahr schwebten, aufs offene Meer hinausgetrieben zu werden, beschloßen sie, bei Bristport zu landen. Das war jedoch ein schwieriges und sehr gefährliches Unternehmen, da der Anker nirgends Widerstand fand und der Ballon bei dem sturmartigen Winde mit der Geschwindigkeit eines Schnellzuges am Boden entlang eilte. Templar und Gardner wagten es, trotzdem hinauszuspringen und kamen auch mit unbedeutenden Verletzungen davon. Nun aber schoß der Ballon, um das Gewicht der beiden Männer erleichtert, wieder in die Höhe, jagte über die Klippen aufs Meer hinaus und blieb mit ihrem unglücklichen Gefährten für immer verschollen: von Bowell und seinem Ballon hörte und sah man nie etwas wieder. Nachdem der französische Luftschiffer d'Hoste in einem Ballon zweimal glücklich über den Kanal gefahren war, verunglückte er es zum dritten Male am 18. November 1887, indem er mit einem Landsmann von Dover aufstieg. Die beiden wurden zum letzten Male etwa vierzig englische Meilen südlich von der Insel Wight gesehen. Der an jenem Tage herrschende Sturm trieb den Ballon aufs offene Meer hinaus, wo die Insassen dann unzweifelhaft jämmerlich zu Grunde gingen. Den Tod in seinem Verzug fand auch der englische Luftschiffer Simons, nachdem er 450mal die Fahrt durch die Lüfte gewagt und sich nicht weniger als neun Mal ins Wasser hinabgelassen hatte. Am 11. August 1896 fand Lillenthal bei einem seiner Flugversuche ein tragisches Ende, das um so bedauerlicher war, als sein erfinderischer Geist zu den schönsten Hoffnungen berechtigte. Im Juni des folgenden Jahres wohnte ich selbst durch Zufall als Augenzeuge einer der furchtbarsten Katastrophen bei, von denen uns die Geschichte der Luftschiffahrt erzählt. Ich befand mich als Spaziergänger auf dem Tempelhofer Felde und bemerkte aus einiger Entfernung, wie vor der Kaserne des Eisenbahngregiments in Gegenwart vieler Offiziere ein Ballon aufstieg. Ich verfolgte ihn mit den Blicken, und vernahm nach einer Weile einen ziemlich heftigen Knall in der Luft. Gleich darauf sah ich zu meinem Entsetzen, daß der Ballon in Flammen stand und herabstürzte. Die Insassen, Dr. Bölsert und sein

Unsere verehrlichen Inserenten

Wären wir im Interesse der guten Placierung und sorgfältigen Ausführung ihrer Inserate Willig, die für die Sonnabend-Nummer bestimmten Inserenten, insbesondere die größeren Geschäftsinhaber, um möglichst die Freitag mittags zugehen zu lassen.

Die Expedition der Rigaschen Rundschau.

Begleiter, der Mechaniker Anabe, kamen furchtbar verstümmelt und leblos zur Erde nieder. (In den baltischen Provinzen hat sich unseres Wissens nur eine Ballonkatastrophe ereignet. Es war der bekannte Franzose Verroux, der in der Revallischen Bucht ein tragisches Ende fand.)

Die Hausfrau und die Nahrungsmittellehre.

K. F. Z. Fast täglich lesen wir in den Zeitungen von Vergiftungserscheinungen, die durch den Genuß von schlechten, verdorbenen Nahrungsmitteln entstehen.

Die übermäßige Sparsamkeit der Hausfrau, ihre Unwissenheit in der Nahrungsmittellehre, die Unkenntnis der großen Gefahr, die der Genuß schlechter Lebensmittel mit sich bringt, tragen vielfach Schuld an solch tragischen Fällen.

Bisher ist aber noch nichts geschehen, um die gesamte Frauenwelt über diesen Punkt aufzuklären oder zu unterrichten. In dem Erziehungsplan für die Frau fehlt das Kapitel Nahrungsmittellehre.

Welche Frau weiß z. B. in welcher Zeit und bei welcher Temperatur sich gekochtes Gemüse, Kartoffeln oder Fleisch perfekt und demgemäß genießbar und schädlich wird? Welche Mutter oder Köchin ist imstande ihre jungen Töchter oder Gehilfinnen über die sehr oft giftige Wirkung einer mit Milch angemachten Vanilleessenz aufzuklären? Die meisten Frauen sehen in Schimmel- und Pilzbildung nur das Unappetitliche und nicht gleichzeitig das Gefährliche! Ueber das Kapitel Würstchen will ich schweigen, den verzögerten Lesern können sonst der Appetit ganz vergehen. Nur möchte ich raten, besonders in der heißen Sommerzeit recht vorsichtig zu sein und alles verdächtig Aussehende lieber fortzuwerfen, als durch übertriebene Sparsamkeit unseren Lieben an der Gesundheit Schaden zu tun.

Es gibt genug gewissenlose Händler und Geschäftleute, die schlecht gewordene Ware an den Mann resp. die Frau bringen wollen. Darum Vorsicht beim Einkauf! Viele Geschäftleute konfiszieren ihre Ware mit allen erlaubten und unerlaubten Chemikalien, um dieselben ein möglichst langes frisches Aussehen zu erhalten.

Daß Kupfer und Zinngeschirre nur mit großer Vorsicht in der Küche verwendet werden können, wissen wohl alle Frauen. Die chemischen Vorgänge aber, die saurehaltige Speisen in solchen Metallgefäßen verursachen, sind den meisten ein Rätsel.

Wohl ist das Kapitel Nahrungsmittellehre in den besseren Haushaltungsschulen bereits eingeführt. Die Professor Zimmermanns Anstalten z. B. haben es alle in ihren Lehrplan aufgenommen. Der breiten Masse des Volkes aber bleibt solche Belehrung fern. In den Lehrplan der letzten Mädchenschulklassen müßte bereits der theoretische Unterricht über Vergiftungen, Nahrungsmittellehre, Zerlegung der Speisen u. eingeführt werden, um die zukünftigen Hausfrauen aufzuklären und zu belehren. Außerdem sollten die Frauen und Volksvereine über dieses Thema belehrende Vorträge halten, um auf diese Weise zur Erhaltung der Volksgesundheit beizutragen. Olga Elsner.

Vermischtes.

— **Mäuse- und Rattenfreundschaft.** Aus Venedig berichtet der Ital. Ztg. ein Mitarbeiter über ein äußerst seltenes Vorkommnis: Auf einer Reise durch Venedig, und zwar in Duvell, sah ich dieser Tage eine schon getrigerte, große Raze, die ihre vier Jungen säugte — und, o Wunder! eine Maus trank ganz behaglich mit. Die Raze behandelte die Säuglinge alle gleich, sie leckte, streichelte sie und spielte mit ihnen. Die Maus und die kleinen Ragen ließen sich bereits nach und nach glauben, daß sie auch in Zukunft in bester Eintracht leben wollten. Der glückliche Besitzer dieser Tiere hat es sich nicht entgehen lassen, das Phänomen geschäftlich zu verwerten. Er hat eine Bude eröffnet, in der für zehn Centesimi die Ragen mit der schmeckerlichen Maus gezeigt werden.

— **Die zehn Fragen an den Kapitän.** 1) Haben Sie schon einmal Schiffbruch erlitten? 2) Gibt es in dieser Breite Walfische? 3) Wie tief ist das Meer hier? 4) Was ist das beste Mittel gegen Seerkrankheit? 5) Wie oft haben Sie den Ozean schon durchquert? 6) Darf ich auf die Kommandobrücke gehen? 7) Erinnern Sie sich an meine Grönländer, die vor achtzehn Jahren auf Ihrem Schiffe fuhr? 8) Wie viele Knoien fährt das Schiff? 9) Werden wir einen Sturm bekommen? 10) Die Passagiere stellen wohl manchmal recht dumme Fragen an Sie? (Jugend.)

Technische S.

— **Niementeller für Winkeltriebe mit Ausdrückrichtungen.** Um Kraftleistungen von einer Welle auf eine andere zu übertragen, die nicht mit ihr in einer Achse liegt, ist in den meisten Fällen der Niententrieb der vorteilhafteste. Bilden hierbei die betreffenden Wellen einen Winkel, so verwendet man Winkeltriebe. Ein neuerdings dem Ingenieur Rudolf Witter in Riga, durch Patent geschütztes, derartiges Niententeller dient nun zugleich dazu, den Nienten von der

Welle auf die Winkeltriebe oder umgekehrt zu führen. Es wird dies, wie wir in der R. Ztg. S. 121, dadurch erreicht, daß die Winkeltriebe mit den darauf gelagerten Leitrollen gemeinschaftlich um eine Achse drehbar sind und bei ihrer Drehung den Nienten auf die Welle oder Winkeltriebe überleiten. Die Welle hierbei die Wellen der treibenden und der getriebenen Nienten in verschiedenen Ebenen, die einen beliebigen Winkel bilden und haben die treibende und die getriebene Nienten verschiedene Durchmesser, so wird es erforderlich, um ein Uebertragen des auslaufenden Nienten zu verhindern, einer oder beiden Leitrollen eine geneigte Lage zu geben, die auch bei der Weiterbewegung beibehalten werden muß, so daß die Leitrollen sich parallel zu ihren Achsen fortbewegen. Die zur Leitung und Ueberleitung des Nienten dienenden Leitrollen sind auf Konsohlen befestigt, die gemeinschaftlich um eine Achse drehbar sind. Mittels Schneckentransmissionen, welche einwirkend auf Querspielen stehenden Schnecken und auf diese aufgelegten mit einander verbundenen Leitrollen in können die Leitrollen in dem einen oder anderen Sinne bewegt werden und leiten damit den auslaufenden Nienten auf die End- und Winkeltriebe. Befindet sich eine Leitrolle in einer geneigten Lage, so wird deren Weiterbewegung in derselben Lage dadurch erreicht, daß deren Achse mit ihrer Verlängerung in dem bogenförmigen Schlitze eines Führungsrades geführt wird, der an der Achse befestigt ist, wobei die Weiterbewegung der Verlängerung durch einen an der Konsole feststehenden, das untere Ende der Verlängerung erfassenden Nienten erfolgt.

Wie wir dem Deutschen Reichsanzeiger Nr. 257 entnehmen, ist dem Ingenieur Herrn Rudolf Witter das Deutsche Reichspatent Nr. 192,559 Klasse 47 d. auf einen Niententeller für Winkeltriebe mit Ausdrückrichtungen“ erteilt worden.

Kunst und Wissenschaft

— **Der Nachweis von Menschenblut in Insekten.** Bekanntlich wird eine Reihe der gefährlichsten Infektionskrankheiten, die gewissen Protozoen (d. h. einzellige niederste Organismen) ihr Dasein verdanken, durch bestimmte Zwischen-träger, z. B. Insekten, auf Mensch und Tier verpflanzt. So werden die die Malaria hervorruhenden Parasiten und die noch unbekannten Erreger des Gelbfiebers durch bestimmte Mückenarten verbreitet. Die Erreger der Schlafkrankheit, der furchtbaren indischen Surra und der Tsetsekrankheit werden durch Fliegen übertragen. Ferner werden die Zeden als Ueberträger des Typhus und Rüstensiebers betrachtet. Die Erreger der afrikanischen Recurrens werden durch eine Gede, dagegen die der russischen Recurrens durch Mäuse übermittelt. Auf Grund der wichtigen Resultate von den Krankheitsübermittlern ist denn auch die Bekämpfung der erzeugten Krankheiten vorgeschritten. Die wichtigsten Maßregeln sind hier: 1. Auffuchen aller Kranken und Krankheitsaleime beherbergenden Individuen. 2. Vernichtung der Parasiten in dem befallenen Menschen oder Tier, um den Insekten die Infektionsmöglichkeit zu nehmen. 3. Vernichtung der als Ueberträger erkannten Wildtiere einerseits durch deren direkte Bekämpfung (Ausdrücken, Desinfektion), andererseits durch Entziehung ihrer hauptsächlichsten Nahrungsquellen, der Blutlieferanten, z. B. der Anopheles und Zuckerpferde bei der Schlafkrankheit und des großen Wildes bei Tsetse. Die letztere Frage ist nun von aktueller Bedeutung geworden durch die neuesten Vorschläge von Koch, der für die Ausrottung des großen Wildes in Afrika energisch eingetreten ist. Einer der wichtigsten Punkte war es, in einmündiger Weise festzustellen, welche Tiere denn überhaupt als Blutlieferanten in Betracht kommen. Um dies zu entscheiden, sind bisher nur mikroskopische Untersuchungen ausgeführt worden, um aus der Gestalt der im Magen der Insekten gefundenen Blutkörperchen die Tierart zu erkennen. Diese zeitraubende mühsame Methode ist aber nun nicht weniger verlässlich. Es ist nun, so schreibt man dem Münch. N. Nachr., dem bekannten Entdecker der biologischen Blutreaktion Geheimrat Prof. Uhlenhuth, Direktor der bakteriologischen Abteilung im Kaiserl. Gesundheitsamt in Berlin, gelungen, seine Methode mit Hilfe seiner Mitarbeiter Dr. Weidanz und Angelloff so auszubauen, daß sie gestattet, winzige Mengen Blut in den in Frage kommenden Insekten nachzuweisen. Uhlenhuth berichtet darüber in der Sitzung der Medizinischen Gesellschaft zu Berlin am 1. Juni. Die ausgeführten Untersuchungen erstreckten sich zunächst auf Blutegel. Es konnte noch 8 Wochen nach dem Sengen die Herkunft des Blutes bestimmt werden. Interessant war dabei, daß die roten Blutkörperchen noch völlig intakt waren. In Banzen gelang es, noch nach 14 Tagen Menschenblut nachzuweisen, und ähnlich waren die Ergebnisse bei Linsen, Flöhen, Jenden von Menschen und Tier. Bei einer Anzahl Anophelesmücken, d. h. die Ueberträger der Malaria-parasiten, gelang es, zu konstatieren, daß diese Tiere, die im Frühjahr gefangen wurden, zum Teil Kinder- und Schweineblut, aber gar kein Menschenblut enthielten. Die Tiere waren in Kuh- und Schweinehüllen gefangen worden. Diese Tatsache erscheint von größter epidemiologischer Bedeutung, da man gewöhnlich annimmt, daß die Anophelesmücken hauptsächlich von Menschen ihr Blut beziehen. Auch viele andere Fragen, die für die Epidemiologie von Interesse sind, dürften sich nun mittels der neuen Methode beantworten lassen. Insbesondere dürfte es nunmehr gelingen, die Blutlieferanten mit aller Sicherheit zu ermitteln, die für die Tsetse- und Schlafkrankheit in Betracht kommen. Auch wäre es interessant, die als Ueberträger der Pest neuerdings beschuldigten Rattenflöhe zu untersuchen, ob sie Menschenblut gelogen haben oder nicht. Weitere Ausblicke gewähren die neuen Feststellungen des genialen Forschers, der über die Details seiner Arbeit in Heft 22 der „Berliner klinischen Wochenschrift“ berichten wird.

Für die Redaktion verantwortlich:

Die Herausgeber

Cond. Jur. R. Aug. Dr. Alfred Aug.