Das schöne Washington.

Natur-Reize unserer Bundeshauptstadt. — Im Vergleich zu einer Reihe Städte der alten Welt. — Viele wundervolle Hügel-, Wald- und Wasser-Szenerien in nächster Nähe. — Eine Stadt von Baum-Alleen. — Der Potomac und das Rock Creek-Tal. — Bau-Spekulationen in der beständig wachsenden Stadt bedrohen manches vom schönsten Gelände. — Patriotische Erhaltungs-Pflichten für die Stadt und für die ganze Nation.

Ausländer sind es, welche die Amerikaner in neuester Zeit verschiedentlich daran erinnert haben, daß sie meistens noch nicht wissen, was sie an ihrer Bundeshauptstadt eigentlich besitzen!

Als Stadt stolzer öffentlicher Bauten ist Washington natürlich bekannt genug, auch bei denen, welche niemals selber darin geweilt haben. Aber von den hohen Begünstigungen, welche die Hauptstadt unserer Nation von Natur aus genießt, besonders im Vergleich zu den meisten anderen politischen Metropolen der Welt, weiß die Mehrheit des Publikums wenig; und selbst viele Mitglieder unseres Kongresses scheinen sich um diese Seite Washingtons nicht sehr angelegentlich zu kümmern und sich der Verpflichtung, für die Pflege dieser natürlichen Vorzüge ihr bestes zu tun, nur in schwachem Maße bewußt zu sein; sonst wäre nicht der Geist rücksichtslo-

Blick in die Fünfzehnte Straße frühmorgens.

ser geschäftlicher Ausnutzung da und dort schon weit vorgedrungen.

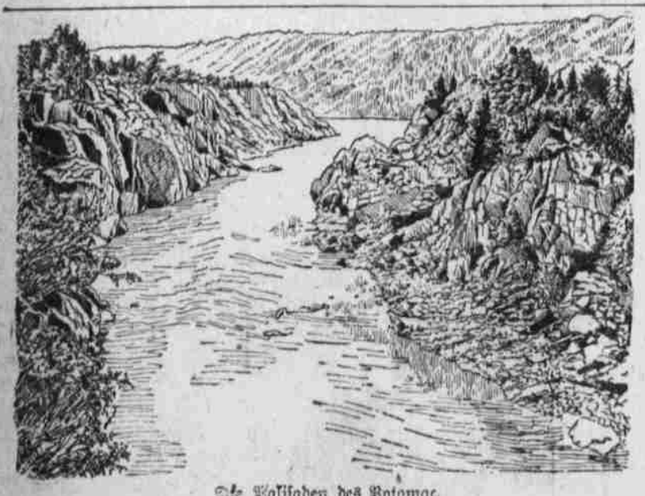
Aus schließlich von den natürlichen Reizen Washingtons und von dem, was sonstige Hauptstädte in dieser Beziehung bieten oder nicht bieten, sollen die nachstehenden Zeilen handeln.

* * *

Rings um die Ebene, in welcher Washington thront, steigt das Gelände empor, ein schönes Amphitheater zwischen reich bewaldeten Hügeln bildend. An vielen Stellen treten die Hügel, mit ihrem gediegenen harten Felsgestein, scharf hervor und bieten viel ausdrucksvollere Effekte, als z. B. die kalkigen oder sandigen Hügel um London herum. Und unter den Hügeln strömt der herrliche Potomacfluß durch das Tal.

Keine große europäische Stadt hat in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft einen so prächtigen Wasserfall, wie es derjenige am oberen Lauf des Potomac zwischen waldgekrönten Höhen ist. Aber nicht minder schön ist in anderer Art die weite, seeartige, wie Silber glänzende Fläche des Stromes unterhalb der Stadt.

Die Kaiserstadt an der Donau, das vielbesungene Wien, hat in einer Entfernung von 25 bis 30 Meilen gewiß gar manche malerische Hügel, Wälder und Felsen. Auch London hat, wenn man so weit gehen will, einige recht anmutige Partien, wenn auch weniger auffallender Art, aufzuweisen. Die Schönheiten in der weiteren Umgebung Berlins sind durch Verbesserungen, namentlich durch reichliches Pflanzen von Bäumen, stellenweise gehoben worden, und dies kommt



Die Palisaden des Potomac.

auch der Stadt selbst einigermaßen zugute. Paris hat manche liebliche Landschaften in ziemlicher Nähe, — doch gibt es in ganz Europa mit alleiniger Ausnahme von Konstantinopel keine große Stadt, welche so schöne Szenerien in solcher Nähe, sogar in ihrem Weichbilde, aufweist, wie es der Rock Creek-Park und viele der idyllischen Waldungen an der nördlichen und an der südlichen Seite des Potomac sind!

Wäre nicht die berühmte „Geh-Faulheit" der Amerikaner, so wären diese wundervollen Szenerien schon viel besser bekannt, auch bei Washingtonern selbst. Denn zum wirklichen Genuß und zur vollkommenen Würdigung dieser Schönheiten kann man nur durch Fußwanderungen gelangen, zumal manche der reizendsten Pfade zu schmal und zu viel verschlungen zum Fahren oder Reiten sind. Aber nur wenige der Einwohner leisten sich solche Spaziergänge, von Fremden gar nicht zu reden.

So zahlreich sind die Fußpfade — jeder mit seinen eigenen entzückenden Aussichten —, daß man viele Tage herumstiefeln und immer wieder etwas neues finden kann.

Die innere Stadt hat freilich auch reizende Partien in Hülle und Fülle. Wenn Washington noch irgend eines hervorragenden Vornamens bedürfte, so könnte man sie die Stadt der Bäume oder Baum-Alleen nennen.

Denn kaum irgend sonstwo sind die Bäume so innig mit der Physiognomie der Stadt verknüpft, wie gerade hier. Solche Alleen, wie zwei der beigegebenen Bilder sie zeigen, sind noch viele zu finden, eine schöner als die andere. Manche derselben haben ein sehr reges Verkehrsleben in den Hauptstunden des Tages, bieten aber frühmorgens oder um die Zeit des Sonnen-Unterganges einen wunderschönen Anblick.

Nicht als ob sich keine anderen Haupt- oder Großstädte namhaft machen ließen, welche in diesem oder jenem Punkte von der Natur noch reichlicher bedacht worden wären. Washington hat keinen solchen herrlichen Meeresarm aufzuweisen, wie es der unvergleichliche Bosporus für Konstantinopel ist; es ist auch nicht von so großartigen Bergen umgeben, wie Rio de Janeiro oder Santiago de Chile; und es hat keine solche Bai, wie San Franzisco. Doch das sind nur sehr ausnahmsweise Eigentümlichkeiten, und es bleibt jedenfalls die Tatsache bestehen, daß nur sehr wenige Hauptstädte im allgemeinen so günstig hinsichtlich natürlicher Reize liegen, wie Washington.

Die deutsche Reichs-Hauptstadt ist gewiß durch die Bemühungen ihrer Bürger und der Regierung eine imposante Stadt und in vieler Hinsicht eine Musterstadt geworden; aber sie liegt nun einmal in „des heiligen deutschen Reiches Streusand-Büchse" vollkommen eben da, und ein träger Strom windet sich durch dieselbe. Es ist für die Stadt und ihre Umgebung so ziemlich alles getan worden, was getan werden konnte; aber was die Natur versagt hat, kann Menschenhand doch nur sehr dürftig ersetzen!

Die Reize von Paris, ebenfalls durch Kunst sehr gehoben, bieten nirgends so auffallend schöne Szenerien, wie das Tal von Washington und die umgebenden Hügel mit zum Teil noch wildem Forst. Und die Seine ist an Schönheit so wenig mit dem Potomac zu vergleichen, wie die Spree oder die Themse.

Madrid, die spanische Hauptstadt, steht gleichfalls in einer eintönigen Ebene, durch welche ein jämmerlicher kleiner Bach, der Manzanares, schleicht, und die Gebirge sind viel zu weit entfernt, um etwas zum Effekt der Landschaft beitragen zu können.

Kastanien-Allee an der Dreizehnten Straße.

Um nur noch ein Beispiel zu erwähnen: St. Petersburg hat seine Newa, die sogar im Sommer die Landschaft frostig zu machen scheint, und eine prächtige Wasserfront, — sonst aber auch nichts von natürlicher Schönheit. Nur zahlreiche Lachen und Sümpfe in dem völlig ebenen Gelände, und nicht einmal in der entfernteren Umgebung irgend ein natürlicher Anziehungs-Punkt.

* * *

Freilich, als Liebhaber historischer Altertümer wird man in jeder der genannten Städte noch immer mehr Genüge finden, als in Washington, das vergleichungsweise noch so jung ist. Nach einer Geschichte von vier bis fünf Jahrhunderten wird es darin hinter keiner europäischen Hauptstadt wesentlich zurückstehen, zumal der historische Sinn bei den Washingtonern schon heute sehr entwickelt ist und in Harmonie mit der Pflege der Natur viele schöne Früchte tragen kann.

In einer wichtigen Hinsicht ist gerade die Jugend Washingtons ein großer Vorteil: denn sie bietet bedeutend mehr Spielraum zu Verbesserungen. Will man in Paris, London u. s. w. irgend eine große Straße verbessern oder gar anders legen, so ist dies eine sehr schwierige und bei dem hohen Preise des Landes enorm kostspielige Geschichte; und viele sehr wünschenswerte Veränderungen, auch in sanitärer Beziehung, unterbleiben daher ganz, wenn nicht irgend ein elementarer Gewalt-Akt die Bahn frei macht.

Dahingegen in Washington sind, trotz des beständigen Wachsens der Stadt nach allen Seiten hin, noch immer viel günstige Gelegenheiten zu weiteren Verbesserungen und Verschönerungen vorhanden, — möchte man von diesen Gelegenheiten Gebrauch machen, so lange es noch Zeit ist! Schon sind Privat-Interessen auch hier im Vordringen, wenn auch keine solche von Fabrikanten oder Großhandelshäusern!

Washington kann sich auch dazu gratulieren, daß es keine große Manufaktur- oder Handelsstadt ist. Denn dies wäre unzertrennlich von den hohen Schornsteinen und dem vielen schwarzen Rauch und Ruß, welcher sicherlich das Aussehen der schöneren Bauten, namentlich derer aus Kalk- oder Sandstein, verderben und die Aussicht sperren würde.

Aber bau-geschäftliche Interessen treten drohend auf und haben da und dort schon bedauerliche Eroberungen auf Kosten der Schönheit gemacht. Einer der schönsten Aussichts-Punkte der Stadt — von vielen für den schönsten gehalten — ist die Stätte, wo die Wisconsin Ave. die Massachusetts Ave. schneidet. Von hier überschaut man die ganze Stadt und hat ein Panoroma ihrer meisten auffallenden Bauten sowie des schimmernden Potomac. Es ist eine Aussicht, die sich sehr wohl mit derjenigen auf Rom vom St. Peter Monitorio oder vom Monte Mario aus vergleichen läßt, — doch dieser ganze Grund und Boden ist schon für Bau-Unternehmer zerschnitten und dürfte in naher Zukunft so vollständig verbaut sein, daß man nur vom Turme der neu zu bauenden Episkopal-Kathedrale aus jene herrliche Aussicht noch genießen kann. Wieviel schöner wäre ein öffentlicher Park an der höchsten Stelle dieses Geländes!

Das ganze herrliche Waldland zwischen Massachusetts und Connecticut Ave. und weiterhin — eine ideale Erholungs- und Vergnügungsstätte in der Stadt selbst, mit vielen murmelnden Bächlein in ihren Zwergschluchten — ist schnöde nivelliert worden, um mit Villen oder gewöhnlichen Häuserreihen bedeckt zu werden. Aber noch vieles gibt es zu retten und für die Zukunft sicherzustellen. So die reizenden Aussichten von den Hügeln am Anacostia-Fluß.

Das beste wäre wohl, das ganze Rock Creek-Tal, noch 10 bis 12 Meilen über Washington hinaus, mit seinen Wasserfällen, Wirbeln, felsigen Ufern und noch so vielen anderen Schönheiten — für immer dem Publikum zu erhalten. Zweifelsohne wird dieses Gelände mit der Zeit ungeheuer im Werte steigen, und künftige Generationen werden der jetzigen keinen Dank dafür wissen, wenn sie dasselbe für die Allgemeinheit hat verloren gehen lassen.

Es bieten sich noch manche andere dankenswerte Projekte. So auch die Schaffung einer großen Forst-Reserve zwischen Washington und

Seitenansicht vom Kapitol.

Baltimore. Aus dem betreffenden Waldlande läßt sich geschäftlich wahrscheinlich doch nicht viel herausschlagen, und sein ackerbaulicher Wert ist gering.

Der Stadt Washington selbst ist ein umfassendes neues Park-System zugedacht, das auch darauf berechnet ist, daß der Reisende, sobald er am Union-Bahnhofe aufsteigt, einen viel würdigeren Eindruck von dieser schönen Stadt bekommt, als es bis jetzt der Fall ist. Doch ist die Verwirklichung dieses Planes,

An den Kapitols-Stufen.

schon seit einigen Jahren an die Türen des Kongresses klopft, kaum vor einem Vierteljahrhundert zu erwarten.

* * *

Zu alledem gehört, wie zum Kriegführen, Geld und wieder Geld! Aber Onkel Sam, welchem der Distrikt Columbia gehört, hat schon für manche anderen, weniger im Interesse der Nation liegenden Zwecke größere Aufwendungen gemacht. Und je länger er wartet, desto tiefer wird er jedenfalls in die Tasche steigen müssen. In vielen andern Hauptstädten der Welt würde man sich glücklich schätzen, solche Gelegenheiten in dieser Hinsicht zu haben, wie sie Washington noch offen liegen.

Es scheint fast, daß der einzige Amerikaner, welcher die Größe dieser Stadt, wie des ganzen Landes, früh vorausgesehen hat, George Washington selbst war, obwohl er vor dem Ankauf auch des Louisiana-Gebietes und lange vor der Erwerbung von Territorium an der Küste des Stillen Ozeans das Zeitliche segnete. Die ausgiebigste Pflege der Schönheit und Majestät der Bundes-Hauptstadt, deren Eigentümer in letzter Instanz das ganze amerikanische Volk sind, und die von der Natur so ungemein günstig für eine solche Bestimmung gestellt ist, wird dem Andenken des „Vaters des Vaterlandes" mehr Ehre erweisen, als irgend ein Denkmal von Stein oder Erz es vermag!

Der Kaiser auf Reisen.

Von Paul Lindenberg.

„Bei meinen Reisen habe ich nicht allein den Zweck verfolgt, fremde Länder und Staatseinrichtungen kennen zu lernen und mit den Herrschern benachbarter Reiche freundschaftliche Beziehungen zu pflegen, sondern diese Reisen, die ja vielfach Mißdeutungen ausgesetzt waren, haben für mich den hohen Wert gehabt, daß ich, entrückt dem Parteigetriebe des Tages, die heimischen Verhältnisse aus der Ferne beobachten und in Ruhe einer Prüfung unterziehen konnte." — Diese Worte, die der Kaiser vor einer Reihe von Jahren gesprochen, haben auch noch heute ihre volle Berechtigung. Wie viele von uns, die wir inmitten des hastigen, unruh- und lärmerfüllten Tagesgetriebes stehen, haben recht häufig den sehnsüchtigen Wunsch, all den mannigfachen Anforderungen, die das Berufsleben mit sich bringt, zu entrinnen, wenn auch nur auf kurze Zeit, und wie und wo könnte das besser geschehen, als auf Reisen? Wohl zu verstehen ist es, daß der Kaiser den gleichen Wunsch hegt, er, zu dessen reichlicher Tagesarbeit sich noch zahlreiche Pflichten der Repräsentation und Geselligkeit fügen, die nicht minder anstrengend sind, als die sorgsame Erledigung einer ganzen Reihe wichtiger Dinge, die der kaiserlichen Entscheidung, Bewilligung, Kenntnisnahme harren.

Ehe sich der Kaiser auf Reisen begibt, bedarf es umfangreicher Vorbereitungen, die ja selbstverständlich schon seit langem genau geregelt sind, die aber trotzdem stets viele Köpfe, Hände und Füße in Bewegung setzen. Sobald die Abreise festgesetzt ist, gibt das Kaiserliche Oberhofmarschallamt der Berliner Eisenbahnbetriebsdirektion davon Kenntnis, die nun sofort das Nötige veranlaßt. Abfahrts- und Ankunftszeiten des Kaiserlichen Sonderzuges werden auf das genaueste bestimmt, Depeschen, die mit dem Vermerk „Geheim" versehen sind, gehen an die sämtlichen Bahnhofsvorstände der betreffenden Linien ab. Es ist immer eine genügende Frist vorhanden, daß die zu durchfahrenden Strecken, vor allem Ueberführungen, Tunnels, Durchlässe, Bahnbrücken etc., ferner die Geleise und Weichen hinsichtlich ihres Zustandes genau untersucht werden; falls Schwellen, Schienen oder Steine in der Nähe einer Umbaustelle lagern, werden diese durch eigene Leute überwacht, namentlich bei Dunkelheit. Die Streckenwärter werden zu den betreffenden Stunden vermehrt und umsichtige Beamte vor Tunnels und darin, auch an Straßenüberfahrten und auf größeren Brücken aufgestellt. Für alle Fälle, wenn die Maschine des Hofzuges defekt werden sollte, stehen auf bestimmten Stationen Ersatzmaschinen unter vollem Dampf bereit; dann werden an Orten, die der Kaiser besucht und die in postalischer Beziehung nicht genügend darauf eingerichtet sind, besondere Post- und Telegraphenämter errichtet, die nur für den Hof und die Reaierung arbeiten, um einen schnellen Verkehr mit der Regierungszentrale in Berlin zu ermöglichen. Genaue Bestimmungen regeln den Verkehr des Publikums auf allen Stationen, die der Zug berührt und auf denen er Halt macht; zur umfassenden Durchführung nehmen die Eisenbahnbehörden die örtlichen Polizeiverwaltungen in Anspruch.

Sehr falsch ist die Vorstellung, daß der Kaiser umsonst reist; er muß auch innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches genau soviel bezahlen, wie jeder andere, der sich einen Sonderzug bestellt. Die Kosten werden fachgemäß berechnet nach dem festgesetzten Tarif, der, neben den Lokomotiven, die Achsen der einzelnen Wagen und die durchfahrenen Kilometer in Betracht zieht. Je nach der Zusammensetzung des Zuges kann man annehmen, daß ein Kilometer 14 bis 18 Mark kostet, und es ist leicht auszurechnen, welche stattliche Summe da schon bei kürzeren Fahrten zusammenkommt. Die Fahrt des Kaisers bis zur Schweizer Grenze, also nach Basel, dürfte etwa eine Ausgabe von 8000 Mark erfordert haben, und hierzu gesellen sich dann noch die Beträge für die Bewachung der Bahnstrecken und die Kosten für die den Zug begleitenden höheren Beamten. Auch für das Ausland treten die von den betreffenden Staaten erlassenen Tarifberechnungen in Kraft. Auf der Maschine des Kaiserlichen Zuges befinden sich ein höherer Maschinenbeamter und der für den fahrbaren Zustand der Strecke verantwortliche Bauingenieur, im Zuge selbst ein höherer Beamter, meist

Der Kaiser beim Bierabend der Kieler Woche in Borby.

der Betriebsdirektor oder dessen Stellvertreter, der, wenn aus irgendwelchen Gründen die Fahrordnung geändert wird oder eine Verspätung eintritt, sofort die nötigen Anordnungen gibt.

Die Abfahrten des Kaiserlichen Zuges werden so gelegt, daß die Tages- und noch weniger die Nachtordnung des Kaisers keine empfindliche Störung erleidet. Größere Reisen werden daher entweder morgens, wenn der Kaiser wie gewöhnlich aufgestanden ist, oder abends, einige Zeit, ehe er sich zur Ruhe zu begeben pflegt, angetreten. Die Lokomotive steht schon stundenlang vorher unter Dampf, der Zug selbst wird bis in jede unbedeutende Einzelheit hinein einer genauen Durchsicht unterworfen. Für diese Eisenbahnreisen stehen 15 Wagen zur Verfügung, deren Auswahl je nach der Dauer der Fahrt erfolgt; nimmt sie nur kurze Zeit in Anspruch, findet also die Rückkehr innerhalb eines Tages statt, so wird nur ein Salon- und ein vereinigter Speise- und Küchenwagen eingestellt. Bei längeren Fahrten besteht der Hofzug, neben der Lokomotive und den Schutzwagen, aus dem Salonwagen des Kaisers, jenem der Kaiserin, falls sie mitfährt, aus je zwei Wagen für das Gefolge und das Begleitpersonal, aus dem Speisewagen, dem Küchenwagen und zwei Gepäck- und einem Dienstwagen. Letzterer enthält ein Abteil für die den Zug begleitenden höheren Eisenbahnbeamten und ein zweites für das maschinentechnische Personal des Zuges und diesem benachbart einen Raum mit Werkzeugen allerart, einer Werkbank, Magnesiumfackel usw., um erforderliche kleinere Ausbesserungen sofort vornehmen zu können.

Ehe die neuen Hofwagen in Bestellung gegeben wurden, waren die Modelle in natürlicher Größe aus billigen Materialien herzustellen, so daß man vorher genau die räumlichen Verhältnisse und die innere Ausstattung in Betracht ziehen konnte. Erst nach der eingehenden Besichtigung durch den Kaiser, der noch mancherlei Wünsche äußerte, erfolgte die Ausführung. Die Wagen sind sich in Größe — je 17,8 Meter lang und 2,9 Meter breit — und in ihrer äußeren Ausstattung — die obere Hälfte ist elfenbeinfarbig, die untere, von den Fenstern ab, blaulackiert — sämtlich gleich; der Mehrzahl nach haben sie einen Seitengang, nur die Salon- und Speisewagen nehmen die ganze Breite ein. Die für das Kaiserpaar bestimmten Wagen sind im Sommer behufs Kühlhaltung mit Sonnendecke und Kaltwasservorrichtung versehen; elektrische Klingel- und Fernsprechleitungen vermitteln den Verkehr im Zuge, so daß sich beispielsweise die höheren Eisenbahnbeamten im letzten Wagen stets mit dem Personal im ersten Wagen und auf der Lokomotive, wie umgekehrt, in Verbindung setzen können. Hauptsächlicher Wert wurde bei dem Bau auf eine leichte Federung und auf eine möglichst große Schalldämpfung gelegt. Die Wände und Decken [illegible] Verschalung aus weichem Holz versehen, über dem mehrfach Zellulose angebracht ist, und in ähnlicher Weise wurden die Fußböden gestaltet, gleichfalls mit Einlagen von Zellulose und Kautschuk. Die Fenster, aus feinstem Spiegelglas, sind mit Gegengewichten zum zwanglosen Auf- und Niederziehen eingerichtet, die Beleuchtung ist elektrisch, die Heizung geschieht mittels Dampfes.

Der Schlafraum des Kaisers ist verhältnismäßig einfach eingerichtet. Einen vornehm-gewählten Geschmack mit reicher künstlerischer Zier weist der Salonwagen auf. Die Decke ist mit bemustertem Seidenstoff bespannt, die Füllungen der Täfelungen bestehen aus amerikanischem Ahornholz und sind mit reichen Schnitzereien und Vergoldungen belegt; der Oberlichtaufbau ist mit mattgeschliffenen, ornamentierten Fenstern versehen, über denen kleine Schilder mit dem Namenszug des Kaisers oder mit der deutschen Kaiserkrone angebracht sind, während aus den Ecken das elektrische Licht warm herausstrahlt. Dieser Salonwagen enthält auch das Arbeitskabinett des Kaisers, in dem er Vorträge entgegennimmt, Unterschriften vollzieht und Briefe diktiert, falls er nicht selbst zur Feder greift; während dieser Arbeitszeiten fährt der Zug langsamer. Der Speisewagen ist in hellen Tönen gehalten, in seiner Mitte zieht sich eine längliche Tafel hin mit acht bis zehn Plätzen an jeder Seite, in den Ecken erblickt man noch Tischchen, bedeckt mit illustrierten Zeitschriften, unter ihnen französische und englische, mit humoristischen Blättern und Tageszeitungen.

Dieser Wagen gibt den Mittelpunkt des geselligen Verkehrs ab, auch außerhalb der Mahlzeiten, die gemeinschaftlich eingenommen werden, und zwar sagt am Abend vorher der Oberhofmarschall oder die ihn vertretende Persönlichkeit die Zeit an, die der Kaiser bestimmte. Das erste Frühstück wird meist um halb neun oder neun, das zweite um ein, die Hauptmahlzeit um sieben oder acht Uhr eingenommen. Man wählt die Plätze, nachdem der Kaiser erschienen ist, ganz nach Gefallen, die Exzellenzen und älteren Herren sitzen in der Nähe des Kaisers, natürlich auch die Gäste, falls solche geladen sind. Der Kaiser trägt meist die Litewka, er gibt sich in liebenswürdigster und zwangslosester Weise; am Abend verweilt er noch gern im Kreise der Herren bei einem Glas Bier und einer Zigarre in behaglichem Plaudern, wobei alles, was der Tag und die Reise mit sich bringt, behandelt wird.

Flieger als „Säugling".

Säuglinge zu Fliegern zu machen, wird wohl selbst bei der größten Vereinfachung der Flugmaschinen niemals gelingen, — dagegen ist neuerdings eine Vorrichtung erfunden worden, welche umgekehrt Flieger sozusagen zu Säuglingen macht!

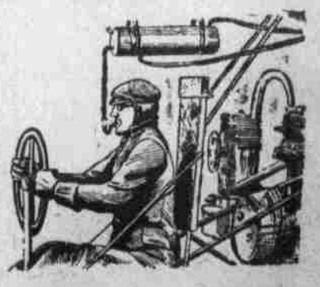
So etwas ist auch für den Laien wert, es sich näher anzusehen, zumal der Zuschauer von der Erde aus einen solchen Apparat gewöhnlich doch nicht im Betrieb wird beobachten können

Die Erfindung ist der Hauptsache nach eine wirkliche Saugflasche, um dem Lenker der Flugmaschine jederzeit nach Wunsch heißen Kaffee, Milch, Suppe und sonstige Flüssigkeiten, vielleicht auch starkgeistige, so leicht zuzuführen, wie der wirkliche Säugling seine Milch erhält. Das kann bei einem kalten Winterfluge, oder in einer besonders kalten hohen Luftschicht, sehr angenehm und praktisch wertvoll sein.

Ein galvanisierter Behälter mit doppelten Wänden, der sich an irgend einem passenden Teile des Aeroplan-Gestelles anbringen läßt, enthält eine lange Tube, mit einer künstlichen Zitze am Ende. Diese wird an den Mund gesetzt, und der Flieger kann, so oft es ihm beliebt, nach Herzenslust trinken, während er die Maschine ununterbrochen hantiert.

Heißes Wasser aus dem Zirkulations-System der Triebmaschine geht durch die besagte Doppelwand des Behälters ein und aus und erhält den Inhalt der Saugflasche stets heiß, wenn dies gewünscht wird.

Uebrigens kann auch irgend ein Passagier der Flugmaschine in derselben Weise sich atzen lassen, wenn er Lust oder Bedürfnis darnach verspürt.



Bei einem der neuesten Dunneschen Aeroplane, welche ja fast den ganzen Betrieb der Maschine automatisch besorgen sollen, könnte dies noch wichtiger werden, als für den Piloten selbst, der sich auch ohnedies dann helfen könnte.