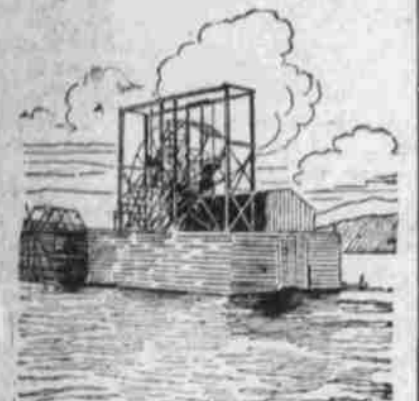


Unser Lachsfang.

Wesige Industrie besonders an nordamerikanischen Pacific-Küsten. — Silber von der Fischei und den Ginnmachereien. — Raffinierte Vorrichtungen zum Waschen der Fische. — Tragbänne im Vieh- und Wanderleben der Lachse. — Obwohl Maschinenbetrieb vordringt, beschäftigen Ginnmachereien ein Arbeiterheer von fast 30,000. — Vieherei, aber Ginnerei die Mehrzahl.

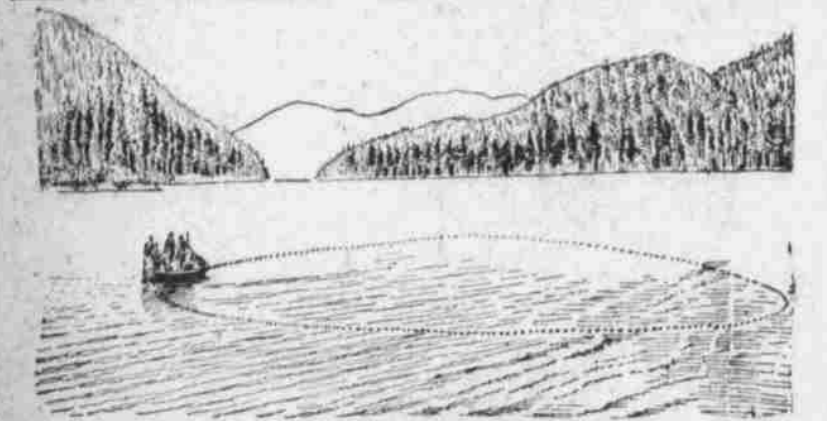
Der Lachs ist einer der wichtigsten und zugleich vornehmsten Nahrungsmittel, wo immer er erhältlich ist, und die Lachsindustrie ist in den letzten Jahrzehnten in noch mehr Seefischen-Ländern entwickelt worden, so auch in Australien und Neuseeland. Weitläufig die größten Lachs-Flotten der Welt kommen aber an den Küsten des nördlichen Stillen Ozeans entlang vor: auf der amerikanischen Seite in den Staaten Washington, Oregon und Kalifornien, in Alaska und in Britisch-Kolumbien, und auf der asiatischen Seite in Sibirien und Japan. Doch ist an den asiatischen

Küsten bis jetzt das Ginnmachen wenig betrieben worden; darin sowie in der Technik des Einfangs steht die amerikanische Industrie am leistungsfähigsten da — was übrigens nicht gerade in jeder Beziehung ein Lob zu sein braucht. Es mag für manche im ersten Augenblick kaum glaublich klingen, daß in einem Jahre über 6,140,000 Köpfe von Büschen * Lachs an der Pacific-Küste von Nordamerika verpackt wurden, und daß dieselben nicht weniger, als 294,762,576 Pfund-Büschchen enthielten! 67½ Millionen Lachse waren erforderlich, um diese Büschchen zu füllen. — Außerdem aber wurden noch etliche 20 Millionen zum Räucher-, Marinieren, Gefrier-Lagerung usw. bedurft, und es wurden auch mehrere Millionen in frischem Zustande verkauft. Der Großverbraucher dieser Lachse für eine Saison wurde auf rund 35 Millionen Dollars geschätzt. Das beweist genug eine sehr respectable Industrie für nordamerikanische Westküsten-Länder. Und es ist eine der interessantesten Industrien, welche sich im Fischfang entwickelt haben, wie auch der Lachs selber einer der interessantesten Fische ist.



Ein fischendes Fischrad.

Die Lachse ist einer der wichtigsten und zugleich vornehmsten Nahrungsmittel, wo immer er erhältlich ist, und die Lachsindustrie ist in den letzten Jahrzehnten in noch mehr Seefischen-Ländern entwickelt worden, so auch in Australien und Neuseeland. Weitläufig die größten Lachs-Flotten der Welt kommen aber an den Küsten des nördlichen Stillen Ozeans entlang vor: auf der amerikanischen Seite in den Staaten Washington, Oregon und Kalifornien, in Alaska und in Britisch-Kolumbien, und auf der asiatischen Seite in Sibirien und Japan. Doch ist an den asiatischen Küsten bis jetzt das Ginnmachen wenig betrieben worden; darin sowie in der Technik des Einfangs steht die amerikanische Industrie am leistungsfähigsten da — was übrigens nicht gerade in jeder Beziehung ein Lob zu sein braucht. Es mag für manche im ersten Augenblick kaum glaublich klingen, daß in einem Jahre über 6,140,000 Köpfe von Büschen * Lachs an der Pacific-Küste von Nordamerika verpackt wurden, und daß dieselben nicht weniger, als 294,762,576 Pfund-Büschchen enthielten! 67½ Millionen Lachse waren erforderlich, um diese Büschchen zu füllen. — Außerdem aber wurden noch etliche 20 Millionen zum Räucher-, Marinieren, Gefrier-Lagerung usw. bedurft, und es wurden auch mehrere Millionen in frischem Zustande verkauft. Der Großverbraucher dieser Lachse für eine Saison wurde auf rund 35 Millionen Dollars geschätzt. Das beweist genug eine sehr respectable Industrie für nordamerikanische Westküsten-Länder. Und es ist eine der interessantesten Industrien, welche sich im Fischfang entwickelt haben, wie auch der Lachs selber einer der interessantesten Fische ist.



Lachsfang mit einem riesigen Schleppnetz (Macla).

Man muß es aus eigener Anschauung wissen, um sich eine zulängliche Vorstellung davon machen zu können, wie ungeheure Mengen dieser prächtigen Fische jeden Spätsommer und Sommer vom Meer in die Ströme — immer in bestimmte Ströme, an welche sie gebunden sind — heraufkommen! Und sie alle sind nur von dem einen Wunsche getrieben: eine geeignete Fortpflanzungs-Stätte zu finden, weit im oberen Lauf des Stromes. Manche dieser Flüsse haben eine Länge von 1500 bis 2500 Meilen. Viele Hindernisse und Gefahren mögen für die Lachse im Wege sein, wie



Eine alaskanische Ginnmacherei.

Wasserfälle, Stromschnellen, Rege, allerlei Feinde aus der Tierwelt, wie Bären, Ottern, Mint und Raubvögel, auch Kampf mit anderen Lachs-Männlein, welche die heranrückende Brutzeit doppelt wild gemacht hat, — diese wunderbar energischen, ausdauernden und beweglichen Fische kommen als Masse über alles hinweg, so viele auch dran glauben müssen! Aber der Augenblick ihres Sieges, der so heldenhaft erklämpft wurde, ist auch schon beinahe der Augenblick ihres Todes! Nur ein einmaliges Brüten, und dann müssen sie sterben. Die ganz ausgemergelter Körper, der seit dem Verlassen der Salzflut so gut

Recht mannigfaltig sind die Vorrichtungen, welche man zum Fangen dieser Tiere erfunden hat. Verschiedene Arten Zug- und Schlep-Netze, eigens für die Lachse, sind schon seit langer Zeit in den meisten betreffenden Ländern im Gebrauch. Lachs-Räder und -Flößen gehören einer neueren Zeit an und werden vorwiegend von den Amerikanern angewendet, die sie auch zuerst aufgebracht haben. Diese Vorrichtungen eignen sich so recht zum rücksichtslosen Massenfang; die Räder sind deshalb schon viel bekämpfter worden. Meistens werden die Räder auf dem Columbia-Fluß angewendet. Zwei Arten solcher sind hier in schmerzhaftem Gebrauch: ein festes und ein flachboot-Rad. Stehende Räder werden am Gestade entlang an solchen Stellen angebracht, wo erfahrungsgemäß die Lachse vorbeiziehen. An einem Vorsprung von Holz und Stein, hoch genug, um gegen ein gewöhnliches Steigen des Wassers Schutz zu bieten, ist ein Gestell zum Halten des Rades befestigt. Letzteres hat drei große Schöpfnetze aus galvanisiertem Eisenblech, welche an einer horizontalen Achse so angebracht sind, daß das Rad durch die Strömung beständig in Drehung erhalten wird und alle Fische aufgreift, die in seinen Bereich kommen. Die Schöpfnetze werden beim Umschwingen ihren Inhalt von selbst in einen Aufschlag (Schütte), durch welchen die Fische in einen großen Behälter am Gestade gleiten. Ein solches Rad hat ein

Durchmesser von 9 bis zu 32 Fuß und eine Breite von 5 bis zu 15 Fuß, und es kostet 1500 bis zu 8000 Dollars. Nicht wenige dieser Räder haben auch eine Art Sperr-Ausläufer, welche in den Fluß hinausgehen und die Lachse in den Bereich des Rades bringen helfen. Ein flachboot-Rad besteht aus einem großen Prähm, an dessen offenem Ende das Gestell angebracht ist, welches das Rad trägt. Dieses selbst unterscheidet sich nicht wesentlich von dem obigen Rade, arbeitet jedoch in kleinerem Maßstabe. Das Rad wird ebenfalls durch die Strömung umgedreht, und die gefangenen Fische fallen aus den Schöpfnetzen in eine Schütte und durch diese in den Boden des Prähms. Das Prähm-Rad muß oft als Ersatz für das stehende Rad dienen, welches nur bei gewissen Höhe-Graden des Wassers benutzt werden kann. Die Falle ist wesentlich auch nichts weiter als ein großes Netz, welches durch Pfahlwerke in Stellung erhalten wird. Ein Sperr-Ausläufer geht vom Gestade nach dem eigentlichen Netz. Die Fische werden durch die Sperrre nach einem äußeren „Herz“ gelenkt und gelangen von da in ein inneres „Herz“, beide V-förmig, mit der weiten Öffnung nach außen — weiterhin in einen, „Topf“ genannten, vierkantigen Prähm und endlich in einen Aufschüttungs-Apparat. In alle Öffnungen kommen die Lachse leicht, aber zurück kommen sie nur sehr schwer oder gar nicht. Es ist schon vorgekommen, daß in einer der größten dieser Fallen etwa 60,000 Lachse zu gleicher Zeit waren!

Tatsächlich wird, wenigstens in unserem Nordwesten, reichlich die Hälfte des Lachsanges mit Fallen erwidert.

licht. Die Stätten, wo die Fallen gelegt werden, sind denn auch sehr wertvoll, und für einen einzigen derartigen Platz werden bis zu 90,000 Dollars mitunter bezahlt.



Schlagnetze - Fischer an der Arbeit.

Dampfer und Pinassen liefern die Mengen gefangener Lachse direkt auf dem Boden der Ginnmacherei durch Fracht-Elevatoren ab.

Es gibt noch immer Ginnmachereien, in denen die Lachse bloß mit der Hand zugerichtet werden; aber die meisten benutzen eine unheimlich gut arbeitende Morosmaschine, welche Kopf, Schwanz und Flossen der Tiere abschneidet, dann den Fisch der Länge nach spaltet und die Eingeweide entfernt. Früher verrichteten allermeistens Chinesen die nötige Handarbeit, und daher hat die Maschine den Namen „Iron Chint“ erhalten, was einfach bedeutet: „Der eiserne Chineser“.

In einem länglichen Massen-Zerschneidungsapparat werden die Lachse in Stücke von der richtigen Größe für die Büsche zerschnitten. Die Büschchen wandern, nachdem jede eine Viertel Länge Salz erhalten hat, durch eine Schütte in die Füllungs-maschine, und die Stücke Fisch rutschen durch eine andere Schütte in dieselbe Maschine. In dem Augenblick, da sich beide einander gegenüber befinden, drückt ein Stempel die Fische in die Büsche hinein, und diese rutschen dann auf einen Tisch und geht durch den Ausdampfungsasten, wo der Dampf sie reinigt. In der Lösungsmaschine wird der Deckel mechanisch angezogen, nachdem er im „topper“ aufgesetzt und umgedreht worden ist.

Die heißen Büschchen werden fließenden Wasserstrahlen ausgesetzt. Um festzustellen, ob sie irgend ein Led haben, werden sie in lauwarmes Wasser getaucht; ein Led muß sich dann durch Aufsteigen von Wasser an der Oberfläche zeigen. Gewöhnlich werden die Lachse zweimal getaucht; jedes Kochen erfordert 60 Minuten bei einer Temperatur von 250 Grad Fahrenheit. Nach dem ersten Kochen werden die Büschchen gelüftet, daß der Dampf entweicht, und dann nochmals ver-lötet.

Nachdem noch die Büschchen durch ein Laugbad gereinigt worden sind, läßt man sie mehrere Tage auf dem Boden des Lagerhauses abtühlen. Zum Schluß kommt das Packieren und Etikettieren der Büschchen und die Einpackung in Kisten. Gewöhnlich werden 48 Büschchen auf die Kiste genommen. Uebrigens wenden in neuerer Zeit nicht wenige Ginnmachereien eine sogenannte sanitäre Methode an, wobei kein Löffel und Säure ganz in Wegfall kommen, und das Kochen nur einmalig erfolgt. Ob die Methode wirklich größeren gesundheitlichen Wert für den Konsumenten hat, ist noch nie bestimmt festgestellt worden.

„Wer zählt die Wälder, nennt die Namen“, die in der Lachsindustrie zum Vorschein kommen? Wenigstens am Lachsfang ist ein vielprachiges Völkergemisch beteiligt. Drei Klassen aber, sehr verschieden von einander, sind in den Fischereibemühungen am stärksten vertreten, nämlich: Skandinavier, Italiener und Indianer. Nach ihrer alten Methode haben die Rothäute Lachse mit einer Art Harpune oder Gaffel eingefangen; und vereinzelt kommt dies jetzt noch vor.

In den Ginnmachereien sind noch immer meistens Chinesen beschäftigt, doch auch viele Japaner, Portorikaner, Filipinos, Hawaier, Mexikaner usw. Auch eine große Zahl Frauen und Kinder ist unter den Angestellten. Fast alle Chinesen werden von chinesischen Kontraktoren so und so viel pro Kopf geliefert, für alle erforderliche Arten von Arbeit. Im ganzen bedienten die nordamerikanischen Lachsginnmachereien eine Armee von fast 30,000 Leuten, trotz der



Fortbewegliches Fischrad auf dem Columbia.

ausgedehnten Anwendung von Maschinen, welche so viele Arbeitsträfte überflüssig gemacht haben. Es braucht kaum besonders gesagt zu werden, daß in der amerikanischen Lachsindustrie alle wichtigen, vorantreibenden Stellungen von Amerikanern eingenommen werden.

Nicht in allen Jahren ist die Ausbeute in diesen Fischen eine gleichgute. Das eine oder andere Jahr ist sogar schon so schlecht gewesen — verhältnismäßig —, daß man ernstliche Befürchtungen für die Zukunft dieser Industrie hegte. Doch sind diese Befürchtungen wiederum mehr oder weniger verfehlt worden. Wird nicht zu große Raubwirtschaft getrieben, so kann die Industrie wohl noch lange bestehen. Die Banngebiete hinsichtlich Ausrottung durch natürliche Feinde, wie Seelöwen und Seehunde, sind wahrscheinlich fast übertrieben; wäre es damit so schlimm, so hätte man schon früher die Folgen noch viel mehr verspürt. Aber alle beteiligten Kreise sind sehr empfindlich in dieser Beziehung, und das erscheint verständlich genug bei der riesigen und weitverbreiteten Bedeutung dieses Geschäftes.

Nach den eingangs mitgeteilten Zahlen braucht nichts weiter über die Wichtigkeit des Lachsanges und der Ginnmachereien für die Pacific-Küste gesagt zu werden. Es läßt sich indes noch hinzufügen, daß ein plötzliches Aufhören dieser Betriebe ein schwerer Schlag für viele Industrien in allen Teilen der Kulturwelt wäre, ja, manche derselben geradezu zerrütten würde. Dahin gehören Weichblechfabriken Amerikas und anderer Länder, Fabrikanten von Booten, Nehwert, Maschinen, Hersteller von Löffeln, Säuren, Rippen, Eisblechen, Holzindustrie usw.

Büschchenlachs, wie ihn vorwiegend die Amerikaner liefern, ist eine der anerkanntesten großen Stapelwaren der Welt. Die meisten der besseren Sorten eingemachener Lachse kommen, soweit sie exportiert werden, hauptsächlich in England zu Markte, werden aber von dort über einen großen Teil der zivilisierten Welt weiter verschickt. Große Mengen gefrorenen und geräuchereten Lachs gelangen nach Europa. Ein plötzliches Aufhören dieser Lachse würde ohne Zweifel eine Lücke lassen, die sich nicht so schnell ausfüllen ließe!

Trolley über alles.

Grundgedanke für das Aufblühen der Stadt und des „Reiches“ Los Angeles. — Was der „Note Wagen“ alles zuzugebracht hat. — Fernverkehrs-Strassenbahn-System, das einzig in seiner Art ist. — Verhältnis durch seine Wälder 43 Städte und „Towns“ auf der ganzen Westküste von San Diego nach San Francisco. — Hat viele Siedlungen erst geschaffen und bereitet noch mancherlei andere Unternehmungen. — Starke Kontingent Zuwanderer von allen Unionstaaten.

Die südlichifornische Stadt Los Angeles stellt eine großartige Ertrags-geschäft und die glänzendste Prospektierung zugleich dar, — eine Prospektierung für die ganze übrige Welt, aber für diese Stadt und ihre Umgebung schon erfüllt!

Wer im Rahmen des heutigen gesellschaftlichen Lebens sich eine ungefähre Vorstellung davon machen will, wie es nach der erhofften Verschmelzung von Stadt und Land allenthalben aussehen wird, der findet in Los Angeles, und nur hier, diese Idee bereits in großer Maße verwirklicht. Und was die moderne Straßenbahn alles leisten kann, wird am besten dadurch veranschaulicht, was sie in der Engelstadt mit dem folgenden spanischen Namen (unverfälscht bedeutet derselbe, „Die Königin der Engel“) schon jetzt tatsächlich leistet.

Das erhebt diese Stadt zu einer besonderen universalen Bedeutung — so lange nicht Seitenstücke von entsprechender Größe anderswo entstehen — und würde schon allein in den lokal-patriotischen Stolz, welchen ihre durchschnittlichen Bewohner zeigen, und von welchem selbst fremde Besucher leicht angefaßt werden, vollumfänglich! Man braucht darum keineswegs Los Angeles in jeder Hinsicht für ein Paradies zu halten, trotz der vielen herrlichen Szenarien seiner Umgebung nach der Landschaft und nach der Seeresite hin.

Als ein wahres Kind des 20. Jahrhunderts unter den Großstädten kann man das heutige Los Angeles bezeichnen. Das erste, was sein Ausblühen möglich machte, war die goldene Frucht der Hesperiden, die Orange nämlich. Aber seit 1911 ist Los Angeles in eine neue und viel großartigere Epoche seiner Geschichte eingetreten; und der Hauptfaktor und triumphierende Volo dieses jungen Zeitalters ist: die „Note Car“, wie das Volk kurzweg die rot angestrichenen Sausenwagen der elektrischen Fernverkehrs-Bahnen bezeichnet, im Gegenfug zu den gelb angestrichenen Straßenbahn-Waggons, welche nur den Verkehr innerhalb der Stadt vermitteln, und deren Schnelligkeit eine viel mäßiger ist und fein muß.

Der Dreizehnte Bundes-Zensus hat Los Angeles 319,000 Einwohner

gutschrieben. In drei Jahren da-nach wuchs die Bevölkerung schon auf mehr als 400,000, — doch das ist noch das wenigste, denn diese Ziffer repräsentiert ja nur die Bevölkerung der incorporierten Stadt, nicht des Reiches von Los Angeles!

Denn außerhalb der Stadt, in einem Umkreise von 35 Meilen, sind nicht weniger als 42 andere Städte und „Towns“, und dazu kommen noch zahllose zersplitterte Landheime! Diese Umwelt enthielt nach der letzten Schätzung eine Bevölkerung von wenigstens einer halben Million, die beständig weiter steigt. Sie alle bauen beständig an der Herrlichkeit von Los Angeles. Was aber das warme Lebensblut durch das ganze Reich Los Angeles jagt, das ist der Rote Trolleymagen. Wenigstens trägt kein anderer Faktor auch nur annähernd



Der „Note Wagen“ außerhalb Los Angeles.

sonst dazu bei, wie dieser Mehrer und zum guten Teil Begründer des Reiches, — das sich übrigens im weitesten Sinne so ziemlich über ganz Südkalifornien erstreckt. Die neue Ära begann, als am 1. September 1911 die „Pacific Electric“ organisiert wurde und die vorhandenen Linien eine nach der anderen verschluckte. Sie trat mit 100 Millionen Dollars Stammkapital ins Feld und entwickelte alsbald ein ungemein großzügiges Programm von Reformen und neuen Schöpfungen. Der leitende Geist von alledem war Paul Shoup — wahrscheinlich von deutscher Herkunft mit dem Vorfahren-Namen Schupp —, welcher ursprünglich als perfunktörischer Vertreter des Eisenbahn-Königs Harriman kam und schließlich Präsident des Riefengeschäftes wurde.

Man nennt ihn in Los Angeles gerne den „großen Träumer“ der „Pacific Electric“; seine Pläne sind aber nicht nur hochfliegend, sondern auch sehr praktisch. Unerschöpflich durch seine Vergrößerungs- und Vervollkommnungs-Ideen, und seit er an der Spitze der mächtigen Vereinigung durch Sicherung unverzüglicher Märkte sehr erhöht. Zu bloßen Frachtpreisen wird der beste Expressdienst geleistet. Anfanglich wurden Linien nach Los Angeles gelegt — später wurden meistens Städtchen für neue Linien

diese Linien über private Wegeerwerbe und können daher eine hohe Schnelligkeit entwickeln, ohne den Verkehr auf einer allgemeinen Straße zu gefährden.

Technisch können die roten Trolleymagen eine Geschwindigkeit von 60 Meilen pro Stunde einhalten; sie begnügen sich aber gewöhnlich mit 45 bis 55 Meilen und das nur auf privatem Boden. 600 Passagier-Waggons befördern täglich 225,000 Personen 73,000 Meilen weit, und in einem Jahr werden 72 Millionen Passagiere befördert. Man bedenke, daß auf dem ganzen Dampfbahn-System der Southern Pacific jährlich nur 40 Millionen Passagiere befördert werden!

Der jährliche Brutto-Ergebnis dieses Syndikats kommt auf 10 Millionen Dollars; und der Verdienst pro Meilen-Gesetz übersteigt den jeder

anderen Dampf- oder elektrischen Bahn der Welt; und dabei kommen die Abonnements-Fahrtpreise pro Meile nur auf einen halben bis zu drei Viertel Cent. Eine einfache Rundfahrt von Los Angeles nach irgend einem der Vorstrand-Plätze ist zu einem halben Dollar zu haben. Die 6,000 Angestellten ziehen an Löhnen 5 Millionen Dollars pro Jahr.

Auch betreibt das Syndikat ein sehr großes Frachtgeschäft, das mit der Beförderung von Paketen für Siedler an seinen Linien entlang anfangen; 1,500 Frachtwagen dienen demselben und sie befördern den größten Teil der örtlichen Frachtbeförderung im südlichen Kalifornien. Die rauch- und geruchlosen Güterzüge bringen jährlich eine Einnahme von anderthalb Million Dollars aus der Beförderung von Zuckerrüben, Bohnen, Orangen, Del, Steinen, Bretterholz usw. Und, nicht die Zeitungen zu vergessen! Bei Tagesanbruch gehen Zeitungszüge über alle die Hauptlinien, und allenthalben im Umkreise von 35 Meilen ist das Morgenblatt von Los Angeles bereits auf dem Frühstücks-Tisch. Den ganzen Tag gehen Postzüge. Und der schnelle und niedliche Transport hat besonders für die Produzenten von Milch, Gemüse und Beerenobst die Profite durch Sicherung unverzüglicher Märkte sehr erhöht. Zu bloßen Frachtpreisen wird der beste Expressdienst geleistet.

Anfanglich wurden Linien nach Los Angeles gelegt — später wurden meistens Städtchen für neue Linien



Orangengain und seltene Schmudblume.

Stadt laufen, sogar die zersplitterten, wie sehr dies, in Verbindung mit der Geschwindigkeit, die Ueberfahrungs-Unfälle erhöhen möglichen. Solche kommen allerdings vor, aber doch verhältnismäßig wenig. Auf drei Vierteln der Meilenzahl gehen erst gebaut! Und wo nicht schon irgend eine Kuriosität, irgend eine Unterhaltung am Ende einer Linie vorhanden war, schuf die Gesellschaft gewöhnlich eine solche. Damit wurde ein ungeheures Touristen-Geschäft herausgezogen. Wo findet man sonst eine Straßenbahn, die zugleich Sternwarte

ten, Alpen-Gebirgen, Bahnhäuser, Parks und noch andere Dinge betreibt?

Für Winter-Siedler war die Gesellschaft sehr entgegenkommend, gegenüber Armen — derzeit haben übrigens arme Siedler herberum kaum noch irgend etwas zu suchen! — mitunter väterlich. So erzählt man folgenden, vielleicht etwas ausgeschmückten Fall aus Santa Ana, welches eine deutsche Siedlung und die älteste der Umgegend ist:

Der Vater einer Familie von 6 Kindern war gestorben, ehe er die 3 Acres, die sein Heim bildeten, so weit gebracht hatte, daß sie seine Angehörigen nähren konnten. Man fürchtete schon, daß die Kinder ins Waisenhaus gesteckt werden müßten, — aber so hatte die Witwe nicht gemettet! Obwohl mit sehr wenig Erfahrung ausgerüstet, nahm sie den Spaten zur Hand und baute, säte, besetzte, melkte die Kuh und tat ihr Bestes, von den Dingen möglichst viele Eier zu erzielen. Sie hatte keine Zeit, ihre Produkte auch nur nach dem nächsten Dorfe zu bringen, hatte auch kein Pferd und keinen Jungen, der alt genug gewesen wäre, ein Pferd zu führen, — aber hilfreich hielt der Rote Wagen an ihrer Tür und lieferte jede Unze ihrer Erzeugnisse, die sie entnehmen konnte, im Markte von Los Angeles ab. Ja, Nachbarn behaupten, er habe sogar manchmal gemartet, bis das letzte Ei hervorgerichtet war, um ein Dutzend voll zu machen! Und der Erfolg von alledem war denn auch wunderbar: die Witwe gewann den Kampf glänzend, und das Heim ist für die Familie gerettet.

Anfanglich kam den Handelsleuten in den außenliegenden „Towns“ dieses Reiches der Rote Wagen keineswegs wie ein Freund vor; sie fürchteten vielmehr, er werde ihr ganzes Publikum nur den Läden der Großstadt zuführen. Aber bald fanden sie, daß sie durch denselben Faktor in viel engerer Fühlung mit den Großhändlern gelangten und mehr zu Verteilungs-Agenten wurden und ein viel geringeres Kapital in ihren Vorkräften festzulegen brauchten; dabei konnten sie jeden Nachmittag nach Los Angeles telegraphieren, was sie für den nächsten Tag bedurften, und am anderen Morgen lieferte der Rote Wagen es ihnen ab. Die beständige Zunahme der Bevölkerung in den Außenorten aber bedeutete vergrößerte Kundschaf!

Eine so ideale Verschmelzung von Stadt und Land, wie im Reich Los Angeles, gibt es, wie gesagt, sonst noch nirgends. Tausende und Abertausende leben weit draußen auf dem Lande, wo sie Orangen und andere schöne Dinge ziehen, treiben irgend ein Geschäft in der Großstadt, langem dort stets zeitig an, auch wenn sie 30 bis 35 Meilen weit wohnen, kommen auch häufig zeitig wieder nach Hause und fahren wiederum in die Stadt ins Theater, — alles mit Hilfe des tausenden, roten Kaufens-fasses!

Von Angestellten freilich können nur die bestgestellten sich ein solches Doppelleben leisten. Es ist erstaunlich, wie stark unter den Zuwanderern in dieses Reich alle Staaten der Union vertreten sind. Eine Chicagoer deutsche Dame, welche vor langer Zeit zum Besuch ihrer verheirateten Tochter nach Los Angeles kam, war verwundert, bei einer bloß privaten Abendpartie ein Halb-dutzend ehemalige Landsleute von der Gartenstadt wiederzufinden, — sie rief aber die Lachse noch anders an, als sie erfuhr, daß zu einem, in Zeitungen angezeigten Picknick von Jowaern sich nicht weniger als 35,000 solcher einfanden! Solche Beispiele liegen sich noch gar manche vorführen. Nur über eines käufliche man sich nicht: Sind diese Menschen-finder auch meistens noch weit davon entfernt, Millionäre zu sein und sich einen Schloßgarten in Pasadena zu halten, so bietet doch für Leute mit dünnem Geldbeutel dieses Reich heute keine Gelegenheiten mehr, so weit die Erwerbung eines Heimes in Betracht kommt. Vor wenigen Jahren allerdings war es noch anders.

Mehr oder minder kann man das selbe vom Grund und Boden in ganz Südkalifornien sagen, der überhaupt begehrtet ist.

So Großes der Rote Wagen auch schon erreicht hat, so kann er doch noch viele Vervollkommnungen vertragen; und beständig sinn man auf solche. Zu den neuesten dieser Projekte gehört die Erbauung einer Stahl-Hochbahn von der Station an der 6. und Main Str., im Herzen der Stadt (wo täglich 1,800 Züge auslaufen!) südlich bis nach dem nächsten privaten Wegerecht, so daß die Fahrt auch in der Stadt nicht verlangsamt zu werden braucht; sowie auch die Anlage von drei Meilen Tiefbahn nach Norden zu für den gleichen Zweck. Nur an wenigen Orten der Welt wird die Zeit zum Geldmachen, sowie zum Vergnügen so intensiv ausgenutzt, wie hier!