



Großthun kann nur der Kleine. Jeder will am Ziel, aber Niemand will am Ende sein.

Durch Schlüsselöcher wird oft mehr gesehen als durch offene Thüren.

Der Reihhammer ist eines der verbreitetsten Thiere.

Es tanzt manches Kalb um den goldenen Menschen.

Nichts ist oft verführerischer als Warnungen.

Der Kopf, den die Braut verdreht, setzt meist die Frau wieder zurecht.

Gute Wiye und Sauertraut sind auch aufgeräumt nicht schlecht.

Das Gähnen ist ein Brandstifter in der Gesellschaft: es fressen an.

Das Weib fucht sich erst dann ganz, wenn es sich als „bessere Hälfte“ fühlt.

Das Schneidige ist häufig das Gegenteil: ungeschliffen.

Auch die Vegetarier verehren das Kalb — natürlich das goldene.

Wer Alles bloß um Geld thut, wird bald um Geld Alles thun.

Es giebt Threne, die wie Medizin sind, indem sie dem Feindfreude machen, der sie einnimmt.

Der Mann ist ein Reservoir der Leidenschaft, die Frau die Quelle der Liebe.

Es ist ein Armutsszeugnis, wenn man nur von seinem Reichthum zu reden weiß.

Worte sind die Kleider, in denen die Gedanken sich auf dem Mastenball des Lebens herumtreiben.

Engerwerden des Weltalls.

Verbesserte Transportkräfte verkleinern die Entfernungen.

Raum und Zeit sind nach Kant die Anschauungsformen unseres Verstandes, d. h. auf gut deutsch, wir können gar nicht anders, als die Dinge, die unsere Sinne uns eigen, in Raum und Zeit ordnen. Das ist zweifellos richtig, aber damit ist noch nicht gesagt, daß wir nun auch immer und ewig die gleiche Schätzung für Raum und Zeit haben müssen. In dem Maß, wie wir uns ändern, um unsere Erfahrung wächst und sich vertieft, ändert sich für uns auch der Werth von Raum und Zeit. „Groß“ und „klein“ sind bekanntlich sehr relative Begriffe; ein Maßstab ist groß gegen einen Hering, aber klein gegen den Mond, dieser klein gegen die Erde, diese klein gegen die Sonne, die Sonne winzig gegen den Sirius und dieser ungeschorene Feuerball doch nur ein Lichtschnüppchen im unendlichen Weltensraum. Es kommt bei „groß“ und „klein“ also nur auf den Maßstab an, den man gerade anlegt, und darum werden uns Raum und Zeit immer kleiner, weil unsere Kultur es mit sich bringt, daß unsere Maßstäbe immer größer werden. Am ausgeprägtesten ist das der Fall in der Wissenschaft, wo die Astronomie den Raum schon lange nicht mehr nach Meilen oder Kilometern, sondern nach Lichtjahren mißt — eine für unsere Anschauung ganz und gar unfassbare Größe, da das Licht in der Sekunde bekanntlich 50-60,000 Meilen zurückläuft. Und ebenso rechnet die Geologie und Entwicklungslehre die Zeit nach Jahrmillionen, die hingegengefallen sein müssen, um die neptunischen Widbungen unserer Erdkruste und die Entwicklungsgeschichte der Organismen von der nacten, einzelligen Amöbe bis zur lautstischen Rasse und zum Laubbaum emporzuführen.

So ist es denn wahrlich kein Wunder, wenn der Astronom verächtlich auf die Entfernungen herabblinzelt, die z. B. die sibirische Bahn zu überwinden hat, ehe das Dampfboot von Ussak bis Wladivostok den alten Continent Eurasien durchbraufen kann, und

wenn der Geologe sich über den hochtrabenden Namen „Weltgeschichte“ lustig macht, die doch nur den lumpigen Zeitraum von 5-6000 Erdjahren umspannt. Aber nicht nur für die Hochgelehrten ist der Raum- und Zeitwerth enorm eingeschrumpft, sondern auch für die Volksmasse, zu der die Bildung nur in gewohseltem Courant, sozusagen als Scheidemünze, herabzinkt.

Der natürliche Maßstab für Raum und Zeit ist der Mensch sich selbst. Daher ist das kleine Raummaß überall der „Fuß“ und die „Meile“, d. h. der Unterarm, mit den Unterabtheilungen der „Spanne“ und des „Fingers“ oder „Folles“. Und daher ist das große Raummaß überall die „Wagstunde“, die als altgallische Leuga auf fast all Kulturvölker übergegangen ist (Vieue). Das größte Raummaß war dann die „Tagereise“. Der Mensch berechnete naturgemäß die räumliche Entfernung nach der Zeit und der Kraft, die er für ihre Ueberwindung gebrauchte; und somit ist es klar, daß jede Verbesserung der Transportkräfte den Maßstab vergrößert, d. h. den Raumwerth verkleinert mußte.

Die beiden Grenzwerte, zwischen denen sich die nichtwissenschaftliche Wertung des Raumes bewegen kann, sind durch zwei Geschichtlichen wunderbar zu illustriren. Das eine ist das reizende Andersen'sche Märchen von den Schneeden, in denen das weltabgeschiedene, schollentlebende Philisterthum der alten Zeit so föhlich perflektiert wird. Für diese Schneedenphilister, die von ihrem Haus nicht abkommen können, ist die Welt gleichbedeutend mit dem großen alten Gricen, in dem sie leben, und der Abschluß ihres Daseins ist der feierliche Akt, wenn sie geborgen auf silbernen Schüssel auf den herchaftlich getragenen werden. Und das Gegenstück dazu ist der föhliche, meilenstreckende Rauber der „fliegenden Wätter“, der, auf sein Stahlrohr gelehnt, in den renommierten Stöckelstufen ausbricht: „Schade, daß die Welt so jammervoll klein ist!“

Zwischen den beiden Welt- und Raummaassungen, die diese Geschichtlichen darstellen, liegt scheinbar eine Emietzeit; und doch ist es nur ein gutes halbes Jahrhundert, aber es ist das Jahrhundert der Naturwissenschaften und der Technik. Beide vereint haben den Faden, mit dem der Maßstabs-Mensch am Bein festgebunden ist und bleibt, so sehr verlängert, daß für ihn wirklich der irdische Raum fast unmeßbar zusammengeschrunpft erscheint.

Sonderbarerweise aber ist es nicht so sehr die Eisenbahn gewesen, die diesen Umchwung der Raumabwertung herbeigeführt hat, als das Fahrrad. Und das liegt daran, daß die Ortsbewegung mittels der Eisenbahn gänzlich passiv ist. Das heißt erstens, daß dem Menschen der eigentliche, letzte Raummaßstab dabei verloren geht, nämlich die Vergleichung der durchgemessenen Strecke mit dem Aufwand an Kraft, den die Reife kostete, und zweitens, daß die Zeit der Reife, weil sie ohne eigene Kraftaufwendung erfolgt, leer, langweilig ist, d. h. länger erscheint, als sie ist. Wer zwölf unendliche Stunden im Schnellzug hocken muß, in unbequemer Lage, in schlechter Atmosphäre, unter fortwährenden Erschütterungen und unruhigem Lärm, dem erscheint die Zeit unendlich lang, und wer beobachtet, mit wie rasender Geschwindigkeit Telegraphenstangen, Bäume und Häuser vorbeistoben, wie sich das bebaute Land in flüchtender Eile entfärbt, der hat schließlich die Empfindung, als sei eine solche Strecke mit andern Mitteln überhaupt nicht zu bewältigen, und für den wächst der Raum sogar, wenigstens so lange er ihn an der eigenen Kraft mißt.

Hier hat das Fahrrad geradezu revolutionär gewirkt. Und seit wir erfahren haben, daß die Champiers der Strecke 500 Meilen in 33 Stunden zurückgelegt haben, seitdem erst ist unser Raumgefühl der Revolution der Transportmittel gefolgt, die doch schon lange vollzogen war. Man sieht, daß es sich hier wie bei allen Messungen und Schätzungen um einen recht komplizierten psychologischen Vorgang handelt, den man nicht so ohne weiteres immer über denselben Leisten schlagen darf.

Aber insofern der Mensch den Raum nicht an dem Aufwand an eigener Kraft mißt, den seine Ueberwindung kostet, sondern ganz mechanisch an der Zeit, insofern ist auch seit der Eisenbahnraera schon unsere Raumabwertung sehr stark unter Pari gekommen. Die Zeiten, in denen der Kaufmann sein Testament machte und von den Seinigen gerühnten Abschied nahm, wenn er von Breslau aus zur Leipziger Messe reiste, sind lange dahin. Heute entschließt sich der Bremer Großhändler leichter zu einer Reife nach Singapore und Yokohama, und wir kennen einen rheinländischen Fabrikanten, der außer einem kleinen Handtäschchen nur ein Duzend Papierketten mitnahm, wenn er nach New York fuhr, und nicht umständlicher von seiner Familienbesiedlung nahm, als wenn er zum Rheinbad ging.

Und in dieser Richtung bringt jedes Jahr neue Fortschritte, vergrößert sich unser Raummaßstab jedes Jahr um neue Meilen, schrumpft also der Raum selbst für uns alljährlich neu

zusammen. Vor zwanzig Jahren noch gehörte die Phantasia eines Jules Verne dazu, um eine „Reise um die Welt in achtzig Tagen“ für möglich zu halten; heute würde der tüfhe Romanzier die Zahl der Tage bedeutend reduzieren müssen. Und wenn gar die sibirische Eisenbahn erst fertiggestellt ist, wie groß ist dann noch die Erde? Wie viel Tagereisen erspart es dann noch, diesen lumpigen Planeten zu umreisen? Ein paar Tage von Hamburg nach Wladivostok, ein Schneedampfer über den Pacific, eine kleine Stredc durch Canada mit der neuen transcontinentalen Eisenbahn, und sechs Tage später lauft der Kaiser Wilhelm der Große in Rughafen wieder an! Bagatelle, pure Bagatelle! Raum Zeit, um einen sechshen Dauersat zu Ende zu föhnen!

Und dabei stehen die größten Fortschritte noch aus, die die Technik uns zu bringen hat. Das „Quantwert der Zukunft“, das Automobil, übertrifft heute schon das Fahrrad sehr bedeutend, bis auf das Doppelte, an Geschwindigkeit und wird, wenn es sich allgemeiner einbürgert, das Raumgefühl wieder bedeutend verkleinern, weil seine Benutzung aktive, selbstverantwortliche Bewegung und ausgefüllte Zeit ist; aber noch ist die Umwälzung der Eisenbahn, die uns die elektrische Lokomotive bringen wird, erst theoretische und nicht praktische Errungenschaft. Wenn aber auf den ungeheuren Goliathschienen die Heilmannschen oder Zierneinsty'schen die Passagiere mit einer Geschwindigkeit von 150 Meilen in der Stunde dahintragen, wie groß ist dann noch die Erde? Wenn man von New York nach San Francisco nicht längere Zeit braucht als heute von Königsberg nach Köln; wie groß ist dann noch die Erde? Muß eine solche Zeit nicht Menschen ergeben, die Kosmopoliten sind im weitesten Sinne des Wortes, Bürger der ganzen Welt? Und müssen die politischen Einheiten nicht allmählich riesenhaft werden wie die Größe des Welthorizonts? Denn das ist klarstes Ergebnis der Weltgeschichte: das Heimatgefühl erstreckt sich stets räumlich mit der Herrschaft über die Entfernung, über den Raum. Und wenn es auch ganz wesentlich die Bedürfnisse des riesenhaft durch die gleiche technische Revolution erstreckten Marktes gewesen sind, die die großen Staaten der Gegenwart aus den kleinen Duodezstaaten zusammenschweiß haben, so ist es doch auch klar, daß der Anstöße der Schnellzüge ein weiteres politisches Spannungsbedürfnis haben muß, als der Reiter auf Schupfers Rappen und der Fährkass der selig entschlenen Postkutsche. Und so wird auch der Passagier des elektrischen Blitzen wieder fragen: „Mein Vaterland muß größer sein!“ Heute, wo alle europäischen Premierminister bereits die „Vereinigten Staaten von Europa“ puppezeit haben, wird dieses Zukunftsbild nicht mehr gar so utopisch erscheinen. Wir stehen hier noch ziemlich fest auf dem Boden der Wirklichkeit.

Aber in das Reich der bloßen Wahrscheinlichkeit oder gar der Träume föhnen wir uns entrußt, wenn wir die Perspektiven zu umfassen versuchen, die wir an der Entimmung der Luftschiffahrt knüpfen. Daß das Problem einmal gelöst werden wird, daran zweifeln wir nicht, denn, nichts ist gewaltiger als der Mensch!“ Wann es gelöst werden wird, das freilich ist eine Frage, die heute ebenso wenig beantwortet werden kann wie die andere wichtigere Frage nach den Mitteln, die denen es gelöst werden wird. Noch wird mancher tüfhe Mars sein Forschertrieb mit dem Leben zähnen wie der unglückliche Otto Lilienthal, ehe der Mensch adersgelegt sich in den Lüften wiegen kann; aber das Wert „unmöglich“ ist aus unserm Vexikon gelöst!

Jeder der großen und kleinen Utopisten, die in diesen letzten sozialen Jahrzehnten die Welt mit den Früchten ihrer phantastischen Wüfte zu besetzen und zu belezen verucht haben, hat das Flugproblem als „im Jahr 2000“ gelöst angenommen, und für jeden war damit auch der Raumwerth mächtig zusammengeschrunpft. Die kleineren Reifer begnügten sich mit einem simplen lenkbaren Luftballon von großer Geschwindigkeit, aber die bedeutendern haben andere Mittel erfunden und großartigere Perspektiven erschlossen.

Theodor Hertha, der geniale Volks- und phantastische Roman- und Schriftsteller, hat in seinen Träumen „Entwürf in die Zukunft“ eine Zeit gekahst, die den Erdmagnetismus als Triebkraft wie als Beleuchtungs- mittel auszunutzen gelernt hat. Die geheimnißvollen Energiemengen, die an den Polen ausstrahlen und als Nord- und Südpollichter die Fremdwander der Polarvögel ausmachen, hat der Mensch in seinen Diensten gezwungen, wie Dampf und Electricität und bestrebt damit einen regelmäßigen Personentransport durch das Luftmeer, „Luftflieger“ von gigantischer Größe, märchenhaftem Comfort und ungeheurer Geschwindigkeit, die von allen Seiten her die Bürger seiner glücklichen Gesellschaft nach der Riesenstadt der Freude, nach Sighilien, tragen. Und diesen Leuten ist die Erde fast ausschließlich zu klein geworden. Auf diesem „jammervollen“ Planeten ist kein Problem mehr zu lösen, kein des Mannesmuths würdiger Kampf mehr zu föhren, und schon haben sie eine Expedition abge-

sandt, um den Mond zu erforschen, die erste Etappe der Forschungsreisen im Weltall!

Ebenso geht es den „Martier“, den Bewohnern des Planeten Mars des berühmten geistvollen Philosophen und Phhysikers Kurd Lahmwig in seiner Utopie: „Von zwei Planeten“. Diese glücklichen Wesen haben die soziale Frage längst gelöst und finden nun ebenfalls ihren Planeten zu klein für ihren Thatenrang; auch ihr Raummaßstab ist ungeheurer gewachsen, ihre Raumwerthschätzung ebenbürtig gesunken. Auch sie gehen daher auf Entbedungen im Weltall aus und stellen zunächst einmal eine regelmäßige Postverbindung mit dem Nordpol unserer alten Mutter Erde her. Ganz wie bei Hertha!

Nur ist das Mittel, dessen sich die „Martier“ bedienen, um den Weltensraum zu überwinden, ein anderes als bei Hertha, ein Mittel, auf das nur ein so ausgezeichneter und geistvoller Phhysiker verfallen konnte. Seine Martier, uns Erdbewohnern um Jahrtausende in aller Kultur voraus, haben nämlich längst festgestellt, daß die Schwerkraft eine Wellenbewegung des Aethers ist, ganz wie Licht, Wärme und Electricität, und sie haben einen Stoff herausgefunden, der diese Schwerkraftwellen genau so „durchläßt“ wie farbloses Glas die Lichtwellen. Folglich sind ihre aus jenem Stoff hergestellte Fahrzeuge der Schwerkraft entzogen und können hingelangen, wohin ihre Lenken wollen.

Nun, so weit wollen wir unsere Hoffnungen nicht gleich spannen. Wir wollen ganz damit zufrieden sein, wenn wir des Luftmeers Meister werden, das ohne die Klippen und Nebel ist, mit denen das Weltmeer uns lebroht. Und das wird die Menschheit schon erreichen! Vielleicht ist es das Wunderinstrument, in dem heute die Technik ihr wichtigstes Problem bearbeitet, der starke, aber leichte Altkumulator, der mit anderen auch diese Schwerkraft erfüllt. Und dann wird der Raum dieses Planeten für unser Vertheilungsfeld gerade genug verkleinert sein, um uns als seine freien, unumschränkten Gebieter, als wahre Könige der Erde zu föhlen. Aber doreist wenigstens wird unsere Sehnsucht uns wohl kaum noch weiter drängen hinaus in jene Unendlichkeiten, aus denen die Sterne funkelnd herniedersehen, denn „die Sterne, die begehrt man nicht, man freut sich ihrer Bracht!“

Dr. F. Nere.

Das neue Goldland am Kapome.

Nach dem New York Morgen-Journal.

Raum zwei Jahre sind verfloffen, seit ganz Amerika im Speciellen und schließlich auch alle civilisirten Staaten der Welt durch die Nachrichten über außerordentlich reiche Goldfunde am Klondike in Aufregung versetzt wurden, und schon wieder wird die Aufmerksamkeits aller nach dem gleitenden Metall Trachtenden nach dem fernem unwirrhlichen Alaska gelenkt. Dieses Mal handelte es sich um bedeutende Goldfunde am Kapome.

Kapome liegt an der äußersten Westspitze Amerikas, dort, wo nur die schmale Beringstraße diesen Continente von Asien trennt, am Bering's Meer, etwa unter dem 64. Grad nördlicher Breite und dem 165. Grad westlicher Länge von Greenwich. Der Ort Kapome ist hauptsächlich am Meerestrande in unmittelbarer Nähe des Kaps, dann aber auch vereinzelt weiter zurück im Innern des Landes, an den kleinen Wasserläufen gemacht worden, die aus den acht bis zehn Meilen von der Küste entfernten Bergen dem Meere zufließen.

Ein trostloses Land ist es, dieses arttische Küstengebiet Alaskas am Bering's Meer. An einen nur achtzig bis hundert Fuß breiten Meerestrand von röhlichem Sande schließt sich eine weilige, jumpige Ebene oder Tundra, bedeckt mit viele Fuß tiefem Moorboden, und erstreckt sich bis zu den acht bis zehn Meilen von der Küste entfernten Bergen, abgerundeten, eisförmigen Erhebungen, die auf ihrem schieferartigen Felsgestein nur wenig Erde oder lose Felsmassen aufweisen. Nichts unterbricht die Monotonie des Landes, kein Baum oder Strauch ist auf diesem weiten Gebiet zu finden, braunes, kümmerliches Steppengras und Moos bilden die einzigen Spuren von Vegetation und nehmen nur während kurzer Zeit im Sommer eine etwas freundlichere, grünliche Färbung an.

Das Klima ist dem Aussehen des Landes und der Vegetation entsprechend. Etwa vier Monate währt der regnerische, feuchte Sommer und besteht das Meeresgelande von seinen Eismassen, während des Restes des Jahres, von Ende September bis Anfang Juni, regiert der arttische Winter mit allen seinen Schrecken. Im Küstengebiet ist der Winter weit schärmer zu ertragen als im Innern Alaskas, wie etwa im Klondikegebiet. Höhere Kältegrade und vor allen Dingen schwere Schneestürme sind die besondern Kennzeichen dieses Gebietes. So sind die Goldsucher für ihre Arbeiten auf die kurze Sommerzeit beschränkt, während sie im Winter mit seinen langen, laosen Nächten in den niedrigen, primitiven Kabinen unthätig dahindämmern müssen.

Besonders erschwert oder wenigstens verteuert wird der Winteraufenthalt am Kapome durch das gänzlich fehlende des Raumbestandes und damit des im Innern Alaskas so reichlich vorhandenen Brennmaterials. Das vom Yuton zur Zeit der Schneeschmelze und des anschließenden Hochwassers

in ungeheuren Mengen mit fortgerissenen Treibholz, das am Anfang weite Flächen des Bering'smeers bedeckt und das, an die Küfte gepült, diese vielfach mit mächtigen Barrun umsäumt, ist in der Kabe der nach dem Kap benannten Centrale des neuen Goldbistrittes, „Nome City“, schon jetzt so weit angewandert, daß die dortigen Goldsucher Treibholz von zehn Meilen entfernten Küstentagen herbeizupelpen müssen. Sie sind also, was Brenn- und Baumaterial anseht, auf die Zufuhr von südlicheren Küstentagen, speziell von Seattle, aus angewiesen, und diese ist auf den kurzen Sommer beschränkt, da nur dann Schiffe ins nördliche Bering'smeer vorbringen und sich der Goldflüße am Kapome nähern können. Die Preise des Holzes sind dementsprechend sehr hoch, tausend Fuß Bauholz kosten \$250, eine Klafter Brennholz \$30, während Kohle \$75 pro Tonne kostet.

Was den Goldreichtum des Landes anbelangt, so stimmen alle Berichte darin überein, daß Gold reichlich überall im Saute am Meeresstrande gefunden wird und dort ohne weitere Vorbereitungen schon aus den oberen Schichten ausgewaschen werden kann. Zum Auswaschen bedienen sich die Goldsucher eines sogenannten „Roder's“, mit dessen Hilfe ein einzelner Mann pro Tag für ca. \$10 bis \$60 Gold auswäscht; an besonders rühigen Stellen sollen auch bis \$120 pro Tag erzielt worden sein; \$4000 werden als der höchstbetrag angegeben, den einzelne Leute während des verfloffenen Sommers durch Auswaschen am Strande einkemstern. Wie weit sich der goldhaltige Sandstreifen erstreckt, ist noch nicht festgestellt, nach den letzten Angaben soll aber Gold bis zu dem etwa 70 Meilen nordwestlich von Kapome entfernten Kap Yot, einerseits und andererseits bis zu einem 40 Meilen östlich gelegenen Küstentage festgestellt sein. Bemerkenswert sind diese Angaben und weist also ein 110 Meilen langer Sandstreifen ähnlichen Goldreichtum aus wie der bis jetzt in der Nähe des Kapome bearbeitete, dann kann eine gewaltige Menschenmenge in diesem Gebiet löhnende Thätigkeit finden. Thätigkeit, die unter Benutzung von Maschinen die bisherigen primitiven Resultate bald in den Schatten stellen dürfte.

Unächst wird die Mehrzahl der am Yuton lebenden Goldsucher dorthin aufbrechen, aus Dawson City wird sicher die Hälfte der Einwohnererschaft dem neuen Dorado zuwandern; man hört dort schon jetzt von weiter nichts sprechen als von Kapome und dem Aufbruch dorthin.

Der natürliche Weg von den Küstentagen der Ber. Staaten nach Nome führt per Schiff über den Stillen Ocean und durch das Bering's Meer direkt nach dem Bestimmungziel. Dieser Weg ist aber, wie schon erwähnt, nur im Sommer offen, im Winter ist er durch Eismassen versperrt. Das hat nun die Ingenieure, welche als Erste vor der Hauptmasse das erste Ziel erreichen wollen, auf den Gedanken gebracht, von Staqwan aus über das Eis des Yuton den neuen Goldfeldern zuzustreben. Fürwahr ein langer Weg, voll von Beschwern, Entbehrungen und Gefahren! Schon jetzt kommen Einzelne dieser Reifenden nach Dawson, die den 460 Meilen weiten Weg von Staqwan bis Dawson hinter sich haben und die hier eine kurze Rast nehmen, um dann die weiteren 1600 Meilen bis Kapome zu manövern. Ihnen dürften sich zahlreiche Dawsoner Goldsucher anschließen, und es ist gewiß nicht zu hoch gegriffen, daß mindestens 5000 Menschen im Laufe der nächsten Monate von Dawson aus über das Eis nach Kapome ziehen werden.

Der Weg von Dawson bis Nome ist aber nicht nur fast viermal so weit wie der von Staqwan nach Dawson, er ist auch ungleich beschwerlicher und gefährlicher. Von Staqwan nach Dawson findet schon seit Jahren im Winter ein ziemlich lebhafter Verkehr statt. Da auf alle 30 Meilen eine Mounted Police Station und noch häufiger ein Wegehäus mit Betten und Restauration anzutreffen ist, kommen die Reifenden nie wegen Untertunft und Verpflegung in Verlegenheit, diese Reife ist also schließlich für einen gut ausgerüsteten Wanderer nicht allzu schlimm. Ganz anders aber liegen die Verhältnisse auf der Strecke von Dawson bis Nome, die außerdem noch durch tältere Geleite führt. Nur einzelne Minenpläze am Yuton, die wenigen Missionstationen und Indianerniederlassungen bieten dort Untertunft; auf den dazwischen liegenden, oft Hunderte von Meilen weiten Strecken ist keine Anstehelung zu treffen.

So sind die Reifenden darauf angewiesen, die meisten Nächte in Zelten zu rasten und diese, sowie die nöthigen Lebensmittel und auf dem letzten Theile des Weges wohl auch das unentbehrliche Brennholz auf Schlitzen mit sich zu föhren!

Es ist schwer möglich, sich auch nur einen annähernden Begriff von den Beschwerlichkeiten einer solchen Reife zu machen, die selbst bei Benutzung von Hundeschlitten zwei bis drei Monate in Anspruch nehmen dürfte. Da die Ufer des Yuton meist von Bergen umgeben sind, muß der Weg ununterbrochen über das Eis des Flusses gesucht werden, das an den Stellen, wo der Fluß früh zufror, mit fünf bis sechs Fuß hohem Schnee bedeckt ist, während das Eis an Stellen mit reiferen Strömung oft nur schwach ist, so daß ein Durchbrechen nicht zu den Seltenheiten gehört.

Gold wurde, wie gesagt, am Kapome zuerst im letzten Juni entdeckt, doch war bis Ende 1899 dort aus dem Sand des Meeresstrandes schon Gold im Werthe von \$2,409,432 gewaschen worden. Bedeut man, daß das ganze Aheile des Klondike - Distrittes, im vergangenen Jahre Gold im Werthe von nur \$4,609,819 produzierte, dann ergibt man einen Vergleich von dem Reichtum am Kapome, der innerhalb nur weniger Monate rund 50 Prozent der ganzen letztjährigen Goldförderung in Alaska produzierte.

Auf dem 110 Meilen langen goldhaltigen Küstentage sollen zur Zeit über 10,000 Männer kampiren, die mit fieberhafter Ungebul auf den Eintritt des warmen Wetters harren, das ihnen das Gold flüssig machen soll. Dawson City und die anderen Niederlassungen im Klondike - Gebiet rüsten dazu schon seit Monaten für den äußerst beschwerlichen Ueberlandszug nach dem neuen und reicheren Goldlande.

Der Zug nach dem neuen Dorado wird namentlich in den nächsten beiden Monaten ein sehr starker sein. Eine Dampflinie für den direkten Verkehr zwischen Seattle und Nome City ist etabliert worden, und diese Linie hat bereits 60,000 Leute, darunter mindestens 1000 Frauen, für die Beförderung nach Nome City während der Monate April und Mai gebucht. Die Fahrpreise sind wie folgt angelegt worden: 1. Klasse, \$100; 2. Klasse, \$75 bis \$80; Zwischenbilte, \$60. Zur Zeit hat Nome City eine Bevölkerung von zwischen 3000 und 4000 Seelen.

Die Bank von Frankreich.

Die Bank von Frankreich hätte am 13. Februar ihre hundertjährige Begehung feiern. Am 13. Februar 1809 gegründet, erhielt sie am 14. April 1803 das ausschließliche Recht, allein in Paris Banknoten auszugeben, jedoch nur für fünfzehn Jahre, also bis 1818. Doch schon 1806 wurde ihr eine Verlängerung von fünfundsiebzig Jahren gewährt, die am 24. September 1841 abließ. Die Bank war nun schon so mächtig, daß sie 1840 ohne Schwierigkeiten eine Verlängerung bis 1867 erhielt. Sie hatte unterdessen schon mehrere andere Provinzialbanken verschlungen, die provisorische Regierung (1848) half ihr weiter, indem sie ihr verschiedene sogenannte Emissionbanken opferte. 1867 wurde ihr Privilegium wiederum erneuert und zwar bis Ende 1897. In diesem Jahre am 13. November geschah eine weitere Erneuerung bis 1920. Es wurde damals nicht erzählt, wie viele Millionen es sich dabei um Kosten lassen, um günstigen Wind zu erzeugen und die maßgebenden Persönlichkeiten der Politik und Presse gebührend zu „erleuchten“. Im ersten Jahre ihres Bestehens erzielte die Bank nur 110 Millionen Umlauf, im Jahre 1899 18 Milliarden. 1800 betrug ihr Metallschatz 8 Millionen, 1830 waren es 149 und 1848 176 Millionen. Bei der Kriegserklärung 1870, die für die Meisten unerwartet kam wie ein Blitzschlag, bestand ihr Metallschatz aus 1245 Millionen. Damit hätte sie ihre Notenausgabe erhöhen und dem Staate während des Krieges und gleich danach eine Milliarde und 425 Millionen vorstücken. Seitdem ist ihr Metallschatz in immer größerem Maße gewachsen; er überstieg im Laufe des Jahres zwei Milliarden in Gold. Gegenwärtig hat die französische Bank 37 Millionen Banknoten im Umlauf, die (am 29. November 1899) 4043 Millionen Francs darstellten. Dies ist der höchste bisher erreichte Notenumlauf. Ohne Banknoten wären heutzutage aller Verkehr gehemmt und bis zur Unerträglichkeit erschwert. Eine Million Franken in Silber wiegt 5000 Kilogramm, also 5 Tonnen, mehr als ein halber Lastwagen laden kann. In Gold würden es 322 Kilogramm sein, inogegen 1000 Banknoten zu 1000 Franken nur 1,8 Kilogramm wiegen und in einer Ledertasche bequem getragen werden können. In Fünftausendstücken (Silber) bildet eine Million eine 500 Meter hohe Säule, in Gold, in Fünftausendstücken wäre die Säule immer noch 65 Meter hoch. Die 1000 Banknoten dagegen bilden aufeinandergelegt einen 10 Centimeter hohen Papierstöß. Die französische Bank ist nicht das einzige große Beden, worin sich das Geld des Landes sammelt. Neben ihr bestehen in Paris noch das Comptoir National d'Escompte, der Credit Foncier, der Credit Lyonnais, die Societe Generale u. s. w. als große, sich über ganz Frankreich erstreckende Banken. Dazu kommen die vielen großen Bankhäuser, die selbst über Milliarden gebieten. Mehr als die Hälfte alles Geldes Frankreichs befindet sich in Paris. Geldausföhrung und geldliche Centralisation sind hier größer, als irgendwo in einem Lande. Weist doch die Pariser Börse bis 118 Milliarden Umlauf auf, alle Börsen der Provinz zusammen nur 5 Milliarden. Maxime Du Camp hatte Recht, als er sagte: Paris ist das Indien aller Franzosen, die Hauberstadt voller Geld und Gold, Glanz und Genuß — daß einem schwindlig werden könnte!

Oft sind Fremdwörter sehr nützlich. Einen Schneidker sollte man z. B. nicht befördern, sondern speibren.