

Zweifel mehr. Sie beide waren auf ihrer letzten Höhenwanderung vom Schicksal ereilt. Da schloß die eine zwischen dem tödlichen Gestein. Der andere, der Prinz von Eß, ruhte tief, unauffindbar im Abgrund des Gletschers.

Immer heller ward der Sonnenglanz umher. Er mußte sich eilen. Sonst konnte aus dem noch im Nebel liegenden Thal ihn doch jemand sehen. Die Lebenslust erfaßte ihn mit stürmischer Gewalt. Ein letzter Blick — dann eilte er vorwärts, der Gletscherhöhe zu.

Der Weg des Todes lag hinter ihm. Feierlich ragende, im Morgenrot rosig leuchtende Geisterfäulen von Eis, stille Riesen und Riesinnen begrüßten ihn an den Grenzen ihres weißen Reiches. Und dahinter glühte der Zaubergarten des ewigen Firns im Purpurbad des Lichts, das weithin den Hermelinsglanz des reinen Schnees vor dem strahlend-blauen Himmel mit warmem, starkem Leben übergoss.

Da war das Leben. Noch einmal blickte er nach der stillen Träumerin zwischen den Steinen zurück und nickte der Gefährtin in so vielen Nöten und Abenteuern den letzten Abschied zu. „Kann dir die Hand nicht geben — bleib du im ewigen Leben — mein guter Kamerad —“

Und plötzlich faßte ihn ein Schrecken! Wer leitete jetzt auf ihre Spur, wo sie jetzt nicht mehr war? Niemand suchte ihn hier, niemand fand sie hier! Und sie konnte doch nicht hier liegen bleiben! Es war alles umsonst gewesen! Er mußte zurück!

Da sah er, daß unten im Thal, im Nebel zwischen den Felsblöcken an dem schwarzen See sich etwas regte.

Er warf sich nieder, um nicht gesehen zu werden, und hob das Fernglas zum Auge.

Er erkannte den eisgrauen grämlichen Alten vom Berg, der eben die goldene Brille aus dem faltigen Gesicht nahm und abrieb, den seltsamen Prediger in der Wüste, der damals im Grauen des Rottthals, am Fuß der Jungfrau, von seinem Felsfegler herab dem Gletscherschweigen und Schattengewallen die ewige Wiederkehr aller Dinge verkündet hatte. Jetzt setzte der unten seine Brille auf und machte eine jähe Bewegung. Mit dem scharfen Blick des Bergveteranen hatte er sofort den dunklen Punkt auf der Schutthalde der Felswand erkannt. Heute abend wußte alle Welt, daß die Höhen wieder zwei Opfer gefordert hatten.

Nur, daß das eine der Opfer wieder vom Tod auferstanden war — das wußte keiner. Ein neuer Mensch ging da, durch den Gletscherkamm von allen Blicken des Thals und seiner Kerkerwächter geschieden, über das knirschende Eis mit festen Schritten, den Kopf zurückgeworfen, einem neuen Dasein zu. In unermeßlicher Weite dehnte sich vor ihm im Glanz der Sommerfrühe, im Gewimmel weißer Jacken und dem Gruß grüner Thäler, im winkenden Wolkenzug und lachenden Wehen des Windes die jungfräulich erwachte Erde, und hinter ihm lag das Wesenlose: Wohlstand und Wappen, das Weib und aller Wahn der Welt!

Das Kraftgefühl der Genesung schwellte seine Brust. Hinaus in Kampf und Lust und Not! Hinaus ins Morgenrot! Freue dich, Seele! Du wardst wach!

— Ende. —

Deutsche Schifffahrt in Südasien.

Hierzu eine Uebersichtskarte.

Als im Jahr 1885 zwischen dem Deutschen Reich und dem Norddeutschen Lloyd der Postdampfervertrag geschlossen wurde, durch den das Reich eine regelmäßige Schifffahrt nach Ostasien und Australien ins Leben rief, glaubte wohl keiner der vertragschließenden Teile, daß diese Linien je eine solche Entwicklungsfähigkeit besitzen würden, wie sie sie jetzt thatsächlich gezeigt haben. Wir sehen dabei ganz ab von den außerordentlichen Verbesserungen des Schiffsmaterials, von der Erhöhung der Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit, sowie von der Verdoppelung der Fahrten, sondern wir wollen hier nur die verschiedenen Schifffahrtsunternehmungen betrachten, die sich im Anschluß an die Reichsdampferlinien im chinesischen Meer und an den zwischen Asien und Australien liegenden Inseln entwickelt haben, Unternehmungen, die jene wirtschaftlich hochwichtigen Gegenden jetzt mit einem Netz deutscher Schifffahrt umspannen. Die Hauptstränge bilden die Reichsposidampferlinien mit ihren Riesendampfern, die Nebenstränge die Nebendampfer der Hauptlinien und endlich die auf eigene Rechnung vom Norddeutschen Lloyd betriebene Küstenschifffahrt, die sich überall an die Reichslinien eng anschließt. Sehr bedeutsam ist auch die seit zwei Jahren eingerichtete Frachtdampferlinie nach Ostasien, die ungefähr denselben Kurs verfolgt wie die Reichsposidampfer. Betrieben wird diese Linie gemeinsam vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie, die sich auch seit der Erneuerung des Reichsvertrags mit zwei großen Dampfern an der Hauptlinie nach Ostasien beteiligt.

Betrachten wir zunächst die Inselgruppen zwischen Asien und Australien, so sehen wir auf unserer Karte (S. 1220), daß diese

durch die Reichsnebenlinien vollkommen umschlossen werden. Die eine Linie geht von Singapur aus, windet sich durch die holländischen Besitzungen, erreicht unsere Kolonie Neuguinea und geht von dort über Rockhampton und Brisbane nach Sidney, wo sie Anschluß findet an die Hauptdampfer der australischen Linie. Die andere Linie geht von Hongkong aus, stellt zunächst die Verbindung mit den Karolinen und Marianen her, berührt dann gleich der ersten Linie Neuguinea und endet ebenfalls in Sidney. Die letztgenannte Linie ist neu eingerichtet und wird am 25. Juli von dem Reichsposidampfer München eingeweiht werden, der sich zur Zeit auf der Fahrt nach Australien befindet, ein großes Schiff von 5000 Tonnen mit einer Einrichtung für Personenverkehr, wie sie in dortigen Gegenden sonst nicht gefunden wird. Wenn diese beiden Linien neben den wirtschaftlichen Zwecken auch den politischen Zweck der Verbindung unserer Kolonien Neuguinea und der Karolinen und Marianen bezwecken, so sind andere seit zwei Jahren im chinesischen Meer errichtete Unternehmungen rein wirtschaftlicher Natur. Man wird sich noch des Aufsehens und des heftigen Unwillens erinnern, den in England vor jetzt mehr als einem Jahr die Nachricht erregte, daß der Norddeutsche Lloyd die Flotten der Holtlinie und der Scottish-Oriental Steamship-Navigation-Company angekauft habe. Diese beiden englischen Flotten, die zusammen aus fünf und zwanzig Dampfern bestanden und jetzt auf zwei und dreißig erhöht sind, hatten bisher den größten Teil der Küstenschifffahrt im chinesischen Meer besorgt, und mit ihrem Uebergang in deutsche Hand fiel auch Deutschland dieser wichtige Handel um so mehr zu, als der Norddeutsche Lloyd bereits durch die Reichsdampfer-

linien über starke Stützpunkte in Singapore und Hongkong verfügte. Der überraschende Anlauf dieser Linien war die Folge einer Studienreise, die der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds vorwiegend nach Ostasien unternommen hatte, eine Reise, die auch auf andern Gebieten von weittragenden Folgen sein sollte. In welcher Weise diese neue Lloydflottenflotte das Chinesische Meer beherrscht, ergibt sich aus einer kurzen Aufzählung der von ihr befahrenen Linien, so wie sie aus unserer Karte ersichtlich sind: von Singapore nach Bangkok und nach Nordborneo mit Fortsetzung bis nach Sulu, außerdem eine Linie Singapore—Nordborneo—Hongkong; von Hongkong nach Nordborneo, nach Bangkok über Swatow, nach Bangkok über Haihau und nach Bangkok

direkt. Diese sechs Linien mit ihren häufig fahrenden Dampfern machen die deutsche Flagge in diesen Gebieten zur vorherrschenden und werden es ermöglichen, daß Deutschland in dem erst völlig zu erschießenden Siam wirtschaftlich ein gewichtiges Wort mitzureden haben wird, ohne daß ihm andere zuvorkommen und das Beste wegnehmen. Die Größe dieser Dampfer wechselt von 900 bis 2200 Tonnen, und sie haben, wenn sie auch in erster Linie dem Frachtverkehr dienen, doch auch gute Einrichtungen für sechs bis zwölf Kajütenpassagiere und gelten für die besten Frachtdampfer der Chinaküste. Die

Bangkokpost wird fast ausschließlich durch sie befördert. Von Singapore unterhält der Norddeutsche Lloyd im Anschluß an seine Reichsdampfer noch eine wöchentliche Verbindung mit Deli auf Sumatra durch seinen Dampfer „Sumatra“ und eine neue Linie Penang—Deli—Singapore, durch die der Reiseweg von Europa nach Sumatra gegenüber dem bisherigen Weg über Singapore um drei Tage abgekürzt ist. Für diesen Dienst hat der Lloyd eigens einen neuen Dampfer, „Deli“, von 1400 Tonnen bauen lassen, der mit besonders guten Einrichtungen versehen ist. Auch andere Dampfer für die Küstenschiffahrt befinden sich schon im Bau. Während alle bisher genannten Linien dem Lloyd gehören, hat dieser auch durch Verträge mit andern Linien, der British India Steam Navigation Company und der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, sich direkte Anschlüsse nach dem wichtigen Reisefahrt Rangoon und nach den holländischen Besitzungen gesichert. Es ist ein gewaltiges Stück nationaler Arbeit, das hier ohne Aufsehn geleistet ist, eine praktische, echt hanseatische Betätigung der Ueberseepolitik des Kaisers.

Auch nördlich von Hongkong sind große und wichtige Schiffahrtsunternehmungen teils schon ausgeführt, teils noch in Vorbereitung. Gemeinsam mit den Firmen Melchers & Co. in Hongkong und Schanghai und der Bremer Firma Rickmers hat der Norddeutsche Lloyd eine Flußschiffahrt auf dem mächtigsten chinesischen Strom, dem Jangtsekiang, eingerichtet, mit der man bis tief ins Innere des chinesischen Reichs eindringen kann. Die Fahrten werden zwischen Schanghai und Hankau stattfinden und bis Ichang oder bis Schungking ausgedehnt werden. Mächtige Dampfer bis zu 2000 Tonnen werden von den genannten deutschen Gesellschaften in diesen Dienst eingestellt, wie sie bisher der Jangtsekiang noch nicht getragen hat.

Wenn man,

wie man es mit einigem Recht thun kann, die Befehung von Kiautschau auch als eine der Folgen der Reichsdampferlinien und des durch sie erhöhten Interesses an Ostasien betrachtet, so ist hier auch der von der Jepsen'schen Reederei betriebene Linie Schanghai—Kiautschau—Chefoo—Tientsin zu gedenken, die die deutsche Flagge in regelmäßigen Fahrten bis in den äußersten Norden von China trägt. Der ungeheure Aufschwung, den die deutsche Schiffahrt in Ostasien und Südasien in den letzten drei Jahren genommen hat, ergibt sich am schlagendsten aus folgender Zusammen-



Deutsche Schiffahrtslinien in Südafien und Australien.

menstellung, bei der die Dampfer der Reederei von Jepsen & Co. in der chinesischen Küstenfahrtgesellschaft unberücksichtigt gelassen sind:

1897.			
Nordd. Lloyd, Reichspostdampfer-			
linie	6 Dampfer mit	27 384 B.R.T.	
Kingsinlinie, Frachtdampferlinie	13 " "	46 727 "	
	zusammen 19 Dampfer mit	74 111 B.R.T.	
1900.			
Nordd. Lloyd und Hamburg-			
Amerikalinie:			
Reichspostdampferlinie	13 Dampfer mit	87 270 B.R.T.	
Frachtdampferlinie	22 " "	99 707 "	
Indisch-Chines. Küstenfahrt:			
Nordd. Lloyd	32 " "	47 408 "	
Jangtsekiangdampfer (Nordd. Lloyd u. Rickmers Reism. und Schiffbau A. G.)	7 " "	8 400 "	
	insgesamt 74 Dampfer mit	242 785 B.R.T.	