

nach dem Zollamte oder dem Freihafen. Dort kommt ein schwerfälliger Dreimaster mit den Schätzen von Brasilien; hier fährt ein schlanker Dampfer nach dem Kaplande ab; neben dem heimgekehrten Walfischfänger liegt der stattliche Ostindienfahrer, und an dem amerikanischen Handelsschiffe rauscht das englische Postdampfschiff oder der neue stattliche Schnelldampfer des deutschen Reiches vorüber. Zwischen den gewaltigen Seeschiffen schießen buntfarbige Gondeln oder leichte Fischerboote flüchtig hin und her. Zagend schaut ihnen der unkundige Bewohner des Binnenlandes vom Ufer nach, denn jeden Augenblick fürchtet er, sie hier oder dort anprallen oder umschlagen zu sehen, aber sie wenden stets zu rechter Zeit und entkommen der Gefahr.

Dort begehrt ein Schiff Einlaß in den Freihafen, der mit einer großen eisernen Brücke wie mit einem Thore verschlossen ist. Sobald es die Erlaubnis zur Einfahrt erhalten, öffnet sich, wie von unsichtbarer Hand geführt, dieses Thor, denn durch Wasserdruck dreht sich die mächtige Brücke binnen einer Minute soweit um ihren eignen Mittelpunkt, daß das bemastete Schiff durchfahren kann. — Hier auf der Schiffswerft liegt auf mächtigen Stützen ein neuerbauter prächtiger Dampfer; geschäftige Hände schmücken ihn für den festlichen Tag, an dem der Rheber — so heißt der Schiffseigentümer — mit seiner Familie und seinen Freunden erscheint, um die Schiffstaufe zu vollziehen und das Schiff vom Stapel laufen zu lassen. —

Großartig ist das Leben und Treiben auf den Ufermauern, wo das Aus- und Einladen erfolgt. Waren aus allen Theilen der Erde kommen hier an. Amerika sendet Zucker, Kaffee, Baumwolle, Tabak, Kakao, Indigo, Farbhölzer, Häute, Hörner, Fleisch, lebendes Schlachtvieh; Ostindien liefert Gewürze aller Art, China Thee, Australien Wolle; aus dem südlichen Europa kommt Wein, Seide und Seidenwaren, Öl und Südfrüchte; Rußland schickt Hanf, Flachs, Leinwand, Talg, Leder, Pelzwerk, Holz, Teer, Pech; Schweden und Norwegen Eisen, Kupfer, Fische. Andere Schiffe nehmen Waren aus Deutschland auf, um sie bis in die entferntesten Teile der Erde zu bringen: Leinwand, Wolle, Tuch, Eisenwaren, böhmisches Glas, rheinischen Wein, bayrisches Bier und die verschiedensten Erzeugnisse der deutschen Gewerb- und Fabrikthätigkeit. Das Entladen der Schiffe geschieht aber nicht durch Menschenhand, sondern durch Dampfkränen, die mittelst Schienen von einem Schiffe an das andere befördert werden können. Sie heben die Lasten aus den großen Seeschiffen entweder in die kleineren Fahrzeuge, die sie weiter ins Innere der Stadt bringen, oder in die am Ufer bereitstehenden Eisenbahnzüge, welche sie ohne weitere Umladung ihrem Bestimmungsorte zuführen. Der größte dieser Dampfkränen vermag Lasten von 3000 Centner zu heben. —