

### III. Freihafengebiete in anderen europäischen Staaten.

#### Kopenhagen.

Der im Jahre 1894 dem Verkehre übergebene Freihafen von Kopenhagen wird als eine der glänzendsten Rechtfertigungen jener großen Hoffnungen angesehen, die in manchen Ländern auf Errichtung von Freihafengebieten gesetzt werden. In einer trüben Periode der kommerziell-maritimen Entwicklung Kopenhagens während der Achtzigerjahre des 19. Jahrhunderts, da Schiffsverkehr und Handel der dänischen Hauptstadt nur geringe Fortschritte machten, auch die dänische Handelsflotte nur langsam zunahm und überdies die Vollendung des mit großem Kostenaufwande von den Deutschen gebauten Nordostsee-Kanals gefahrdrohend näher rückte, tauchte der Gedanke auf, sich der stets bedenklicher werdenden Handelsrivalität Hamburgs durch dasselbe Mittel zu erwehren, das zum Aufschwunge Hamburgs nicht wenig beigetragen hatte, nämlich durch Schaffung eines Freihafengebietes.

Dieses außerhalb des alten Kopenhagener Hafens, der sich in dem Kanale zwischen der Kopenhagener jeeländischen Küste und der vorgelagerten kleinen Insel Amager befindet, völlig abgesondert angelegte Freihafengebiet in einer Ausdehnung von ungefähr 60 ha sollte gleichzeitig wesentlich bessere und modernere Hafenanlagen erhalten, als sie der alte Kopenhagener Hafen dem Handel und Schiffsverkehr zur Verfügung stellte. Im Jahre 1891 begannen die einen Aufwand von 14 Millionen skandinavischer Kronen (eine skandinavische Krone =  $1\frac{1}{3}$  österr.-ungar. Kronen) erfordernden Bauten, die drei Bassins von 7.53, 8.16 und 9.14 m Tiefe und insgesamt 24 ha Wasserfläche mit einer Tiefe des gemeinsamen Einganges von 9.42 m, sowie 3765 m Railänge umfaßten.

Im Freihafengebiete befinden sich die großen Lagerhäuser der Freihafengesellschaft: Magazine, Hangars, Entlade- und Einlade-