

KOPENHAGENS HAFEN UND FREIHAFEN.



DER
KOPENHAGENER
HAFEN

füllte. Am 8. November 1894, also nur ein Jahr später, nachdem das Wasser in den neuen Hafen geleitet war, waren die Gebäude, Eisenbahnanlagen u. s. w. fertig, und Kopenhagens Freihafen wurde dem Verkehr übergeben.

Die geografische Lage des Freihafens ist vorzüglich; die geringe Tiefe der Ostseehäfen macht ihn zu einem natürlichen Transitplatz für die grossen, transatlantischen Dampfer, und seine durch Dampffähren vermittelten Eisenbahnverbindungen mit Norwegen und Schweden einerseits und dem Kontinente andererseits ermöglichen neben einer Menge regelmässiger Dampfschiffslinien zwischen Kopenhagen und der Nord- und Ostsee einen ungemein leichten Vertrieb der Waren, die im Freihafen umgeladen werden. Der Kopenhagener Freihafen ist mit Recht einer der besten Häfen der Welt genannt worden.

Wenn wir jetzt den Freihafen verlassen und an Bord eines der kleiner Dampfboote gehen, welche den ganzen Tag eine regelmässige Verbindung zwischen Hafen und Freihafen herstellen, und über die innere Rhede auf Kopenhagens Zollboden zu fahren, so wird unser Blick zunächst von der Promenade „Langelinie“ mit ihrer schattigen Allée gefesselt, und weiter dort, wo der alte Teil der Promenade mit dem durch die Anlage des Freihafens entstandenen neuen Teil zusammenstösst, sehen wir einen kleinen, von allen Seiten abgeschlossenen Hafen, in dem die Lustkutter und Ruderboote der Segel- und Ruderklubs liegen.

Von dem jenseitigen Ufer der Rhede hört man den ganzen Tag hindurch Hämmern und Schlagen; dort drüben auf der „Refshaleinsel“ liegt nämlich die grosse Schiffswerft von Bur-