



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

I. Landschaften

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

DIE EINZELNEN TEILE

DÄNEMARK

Bruun, Dan., Danmark, Land og Folk. 5 Bde. Kopenhagen 1919/24.

Trap, J. P., Kongeriget Danmark. 4. Aufl. 10 Bde. Kopenhagen 1920–1930.

Madsen, V., Übersicht der Geologie von Dänemark. Danmarks geologisk Undersøgelse, Bd. 4. 1928.

I. DIE LANDSCHAFTEN

Wir haben oben Dänemark als „Landbrückenstaat“ seiner geschichtlichen Entwicklung nach bezeichnet; gleichzeitig ist es der Staat, der im Ablauf der Geschichte den Eingang in die Ostsee sperrte, als welcher fast ausschließlich der Sund dient. Heute hat seit Internationalisierung des Nordostseekanals der Sund nur noch beschränkte Bedeutung, zudem er nur für Fahrzeuge mit einem Tiefgang bis zu 8 m fahrbar ist. Doch ist durch das Schwergewicht Kopenhagens mit seinem bedeutenden Hafen an dieser Wasserstraße hier für immer das wirtschaftliche Zentrum des Landes festgelegt.

Dem entsprechen ja auch die natürlichen Verhältnisse. Wie wir sahen, ist Jütland ein Randlagenland, das sich außen um die fruchtbaren Dänischen Inseln wie schützend herumlegt. Wir werden diesen Grundzügen bei unserer Beschreibung wieder begegnen.

A. JÜTLAND

(Jylland: 29560 qkm mit 1576000 Einwohnern, 53 auf 1 qkm [1925].)

Die Halbinsel wird durch einen von S nach N bis in die Gegend von Viborg ziehenden und dann nach W gegen Bovbjerg südlich des Lim Fjords umbiegenden Höhenrücken, das Ende des Baltischen Landrückens, in zwei sehr ungleich große Teile gegliedert (Abb. 1115). Die schmale östliche Abdachung und die nördliche Hälfte der Halbinsel ist mit bewaldeten Hügeln, fruchtbaren Äckern und Seen wie das östliche Holstein gefüllt, und bei der schönen Seenreihe von Skanderborg erhebt sich der Höhenzug im Eier Bavnehøj noch einmal zu 171 m. Untergetauchte talähnliche Senken schneiden als lange Meeresarme tief ins Land ein, hier Fjorde genannt, den Förden Schlesiens entsprechend. Hier finden sich auch Häfen für große Schiffe. Der längste unter diesen Einschnitten ist mit 160 km der Lim Fjord, der die ganze Halbinsel durchquert und durch einen später kanalisierten Durchbruch die Nordsee gewinnt, so daß kleine Seeschiffe hindurchfahren können.

Die 350 km lange Westküste, die „Eiserne Küste“, ist eine Ausgleichsküste, in deren Verlauf abgeschliffene und mit Kliffen gesäumte Diluvialinselkerne mit Dünenreihen auf Haken und Nehrungen abwechseln. Nördlich des Lim Fjords machen sich die Hebungerscheinungen geltend, die dieses Gebiet seit der Eiszeit in mehreren Phasen um 56 m steigen ließen. Gehobene Terrassen und breite Platten, in die Abhänge der Landkerne eingeschnitten, charakterisieren die Landschaft. In der Linie Frederikshavn–Hirtshals setzt das alluviale „Skagens Horn“ mit seinen Dünen und Strandwällen an (Bild 1179). Die Spitze des Horns schiebt sich in je 15 Jahren um 1 km weiter nach NO ins Meer hinaus und trennt das stürmische Skagerrak von dem ruhigeren, tiefblauen Wasser des Kattegatt. In der Einsamkeit des Horns ist das blühende Seebad Skagen (4¹) erwachsen.

Die westliche Abdachung innerhalb des beschriebenen Bogens, also die Außenseite der Endmoränen, die ihn bilden, besteht aus großen, gegen W geneigten Sandflächen (sletter), den Schuttkegeln der Schmelzwasser, die dem Eisrand einst entströmten; sie sind jetzt meist mit Heide und Mooren bedeckt. Zwischen den Schuttkegeln der einzelnen Schmelzwasserströme liegen flachwellige Hügelgruppen (bis über 100 m), gealterte glaziale Aufschüttungen älterer Eismassen („Bakke-Öer“).

¹ Die Zahlen geben abgerundet in Tausenden die Einwohnerzahl nach der Zählung von 1925 an.

Die wichtigste Verkehrslinie ist die Bahn, die von der Südgrenze nach dem Hafen Frederikshavn, nahe der Nordspitze führt. Der Ort wird von Hamburg in 12 Stunden erreicht und hat Dampferanschluß nach Gotenburg und Kristiansand. Jene Bahn verbindet auch die fünf größeren Orte an der Ostküste der Halbinsel.

Fredericia (18), das ehemals als Festung den Übergang über den an dieser Stelle nur 600 m breiten Kleinen Belt beherrschte, hat Bahnfähre nach Fünen. Horsens (28), Aarhus (76) und Randers (27) sind unter gleichartigen Bedingungen erwachsene Hafentplätze, der zweite ist der Mittelpunkt des ostjütischen Handels, die zweitgrößte Stadt des Königreichs. Bei Aalborg (43), das Passagierdampferverbindung mit Kopenhagen hat, führt eine großartige Bahnbrücke über den Lim Fjord.

Der einzige Nordseehafen Esbjerg (24), künstlich angelegt und gedeckt durch die Insel Fanø, verschifft zwei Drittel der jütischen Ausfuhr und dient vornehmlich dem Schnellverkehr nach England (vgl. Tab. S. 974).

Über das abgetretene Nordschleswig s. Bd. I „Deutschland“ S. 38 und S. 107.

B. DIE HAUPTINSELN

Ämter¹: Seeland (Sjaelland) 7514 qkm mit (1925) 1 340 000 Einwohnern (178 je qkm), Laaland-Falster 1790 qkm mit 133 600 Einwohnern (75 je qkm), Fünen 3476 qkm mit 340 000 Einwohnern (98 je qkm).

Hammermüller, Br., Laaland-Falster. Diss., Leipzig 1907.

Lorenz, G., Kjöbenhavns Havn usw. Kopenhagen 1920.

Milthers, V., Nordostsjaellands Geologi. Danmarks geologisk Undersøgelse, Bd. 3. 1922.

Ahlman, H. W., Sjaellands Landsbygd. Bd. 81. Ymer 1923.

Det 4. danske Hjemstavnskursus 1926 paa Lollands Højskole. Nyköbing 1927.

Die Dänischen Inseln (mit Ausnahme von Bornholm) sind ein untergetauchter Teil der Landschaft innerhalb der großen baltischen Endmoräne, deren Verlauf in Jütland S. 975 dargestellt wurde. Sie sind von verschiedenen Eisrandlagen durchzogen, die zum Teil wallförmige Aufragungen bilden mit Höhen von etwas über 100 m. Die Zusammenhänge der Aufschüttungen bedürfen zum Teil noch der Klärung. Fünen und Seeland sind weit reicher an Hügellandschaften als die flacheren Inseln Laaland und Falster. An der Ostseite von Møen kommt aus dem Untergrund weiße Schreibeckreide (Bild 1181) in mächtigen Blöcken an die Oberfläche (Aborre-Berg, 143 m).

Der Norden der Inseln hat bereits in erheblichem Maß an den Niveauschwankungen der Skandinavischen Masse teilgenommen; in der Ancylus-Zeit flossen die Wassermengen der inneren Ostsee bei höherer Lage des Landes nach außen hin ab und schufen zahlreiche Rinnen, dabei auch wohl schon älteren Schmelzwasserströmen der Yoldia-Zeit folgend. In der Litorina-Zeit, deren Strandlinien im nordöstlichen Seeland bis 10 m hoch liegen, tauchten diese Rinnen unter Wasser und blieben in der bis zur Gegenwart andauernden Hebung als Belte, Grönsund und Sund erhalten (Abb. 1116, Bild 1182), während zahlreiche Förden des Litorina-Meeress wieder verschwanden und nur Reste zurückließen wie den Roskilde-Fjord, den Arre-See usw.

¹ Die Zahlenangaben Tabelle I, 3, S. 1081 erfassen den geographischen, nicht den politischen Raum der Inseln.



1115. Glazialmorphologische Gliederung der Halbinsel Jütland.

Die Meeresbrandung und die in den engen Gewässern, die dem Wasseraustausch der ganzen Ostsee dienen, recht wirksamen Strömungen haben seither die Küsten geglättet, Inselkerne miteinander verbunden, Haken neu geschaffen. Doch sind noch zahlreiche Sunde und Einfahrten offen geblieben, die Gelegenheit zur Anlage wenn auch meist kleiner Häfen gaben.

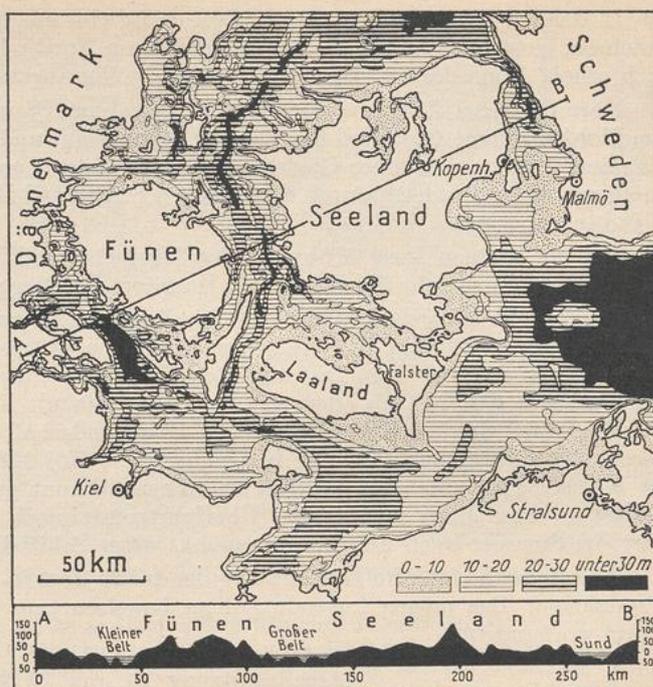
Die Hügellandschaften der Inseln sind im allgemeinen noch bewaldet, vorherrschend mit Laubwald, der lange, wie in Skandinavien noch heute, als Weide diente. Hier liegen auch überwiegend Einzelsiedlungen, von den umliegenden ebenen Landschaften als Kolonien in die Waldräume hinein vorgeschoben. Die ebenen Ackerbauflächen sind schon länger besiedelt und meist mit Dörfern besetzt. Die älteren Städte liegen im Innern, in geschützter Lage. Die Hafenstädte an der Außenküste sind meist erst in der Gegenwart aufgeblüht.

Fünen ist sozusagen das Herz der Dänischen Inseln, fruchtbar und geschützt gelegen. Der Nordosten von der Linie Nyborg–Odense–Bogense an ist eine einförmige Grundmoränenebene, der Südwesten zeigt zwei Moränenaufschüttungsgebiete mit Höhen bis 130 m (Frøbjørg Bavnehøj 131 m), aus denen das Tal des Odense-Flüßchens herauskommt. Hier sind auch viel Waldungen und landschaftlich reizvolle Partien zu finden, die bis an den Kleinen Belt heranreichen.

Odense (52) tritt als Bischofssitz 987 in die Geschichte ein und gewinnt durch Knut den Großen um das Jahr 1000 Bedeutung für den ganzen N. Im Zeitalter der Landstraßen und Eisenbahnen wurde es durch deren radiale Anlage sozusagen der Kopf der Insel und legte sich durch Kanalisierung des gleichnamigen Flüßchens neuerdings auch einen Hafen bei. Über Middelfart nach Fredericia und über Nyborg nach Korsør bestehen Dampffährenverbindungen.

Laaland-Falster, die beiden nur durch einen schmalen Sund voneinander getrennten südlichsten Glieder der Inselwelt, haben wenig ausgesprochene Züge der Oberflächenformen; sie ähneln darin dem benachbarten Nord-Mecklenburg und Vorpommern. Laaland ist durchweg ganz flach und niedrig, die Ländereien mußten durch Deiche gegen Sturmfluten geschützt werden, Baum- und Heckenreihen um die Felder brechen den Einfluß der Seewinde. Die Zuckerrübe ist die Hauptanbaupflanze.

Hauptstadt ist Maribo (5), 1421 neben einem Kloster gegründet und von ihm abhängig geblieben; weit bedeutender ist der Hafen Nakskov (14) aus dem 13. Jahrhundert, der innerhalb seiner Umwallung seinen altertümlichen Charakter gut bewahrt hat.



1116. Tiefenkarte des Sundes und der Belte. (Nach H. Spethmann.)
A—B gibt die Lage des Profils an.

In dem hügeligeren Falster ist Nyköbing (14) am hübschen Guldborg-Sund erwachsen, einst im Schutz eines Schlosses, das am Nordende der Stadt auf einem Holm sich erhob, Ende des 18. Jahrhunderts aber völlig abgetragen wurde.

Über die Insel führt die wichtigste Verbindung Dänemarks mit dem Kontinent. Im Norden nimmt Orehoved die Fährverbindung auf und teilt den Verkehr zwischen Laaland, Falster und über Gjedser. Im S auf öder Landzunge, deren Ostseite bemerkenswerten Ausgleich durch einen langen Strandwall zeigt, ist der große Fährhafen Gjedser angelegt.

Auf der kleinen Insel Møen ist das Landschaftsbild dem von der Ostküste Jasmunds auf Rügen sehr ähnlich. Der Hauptort ist Stege (2).

Seeland ist infolge seiner nordöstlichen Lage stärker an den postglazialen Hebungen und Senkungen beteiligt als die übrigen Inseln, hat daher noch heute im N besonders zerlappte Küstenumrisse. Ise- und Roskilde-Fjord einerseits, Køge-Bucht andererseits trennen den NO ab, dem die Landeshauptstadt das Gepräge gibt (s. unten). Der Hauptteil der Insel ist vielfach von Hügellandschaften durchsetzt, Endmoränenlagen, die südwestlich Roskilde in Gyldenløve's Høj 126 m Höhe erreichen. Im W ist Korsør (10) unter den übrigen Städtchen bekannt geworden; erwachsen im Anschluß an eine Burg, ist es der Überfahrtsplatz nach Fünen und vorübergehend bzw. im Sommer auch der Ausgangspunkt einer Schifflinie nach Kiel.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Inseln liegt in ihrer reichen ackerbaulichen Produktion. Das mögen folgende Zahlen beweisen (nur für 1919 bzw. 1925 in dieser Form vorhanden):

Arealbenutzung 15. Juli 1919

	Getreide ha	Wurzelfrüchte ha	Andere Gewächse ha	Wiesen usw. ha	Wälder ha
Seeland ohne Kopenhagen	179 360	56 200	13 160	119 690	47 570
Laaland-Falster	66 040	32 700	3 140	36 700	18 140
Fünen	128 620	44 450	9 000	91 690	28 500

Die Erntemengen 1925 werden in folgenden Zahlen wiedergegeben:

	Getreide in 1000 kg	Kartoffeln in 1000 kg	Zuckerrüben in 1000 kg	Heu in 1000 kg
Seeland ohne Kopenhagen . .	485 462	64 700	252 800	32 800
Laaland-Falster	221 217	13 600	714 000	12 500
Fünen	367 519	60 300	171 300	32 100

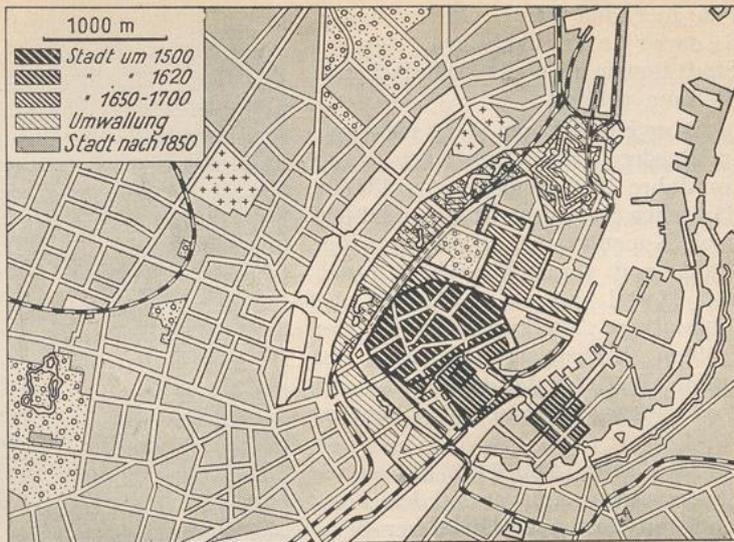
Für die Viehhaltung gilt folgendes (1925):

	Pferde	Rinder	Schweine
Seeland ohne Kopenhagen .	78 830	368 412	432 606
Laaland-Falster	26 546	126 022	113 347
Fünen	57 007	276 148	262 393

DIE LANDSCHAFT KOPENHAGEN (2605 qkm mit 1 020 000 Einwohnern.)

Die Landschaft Kopenhagen umfaßt den mittleren und nördlichen Teil von Seeland, der durch den langen Roskilde-Fjord und die Køge-Bucht von dem Hauptteil der Insel abgeschnürt ist.

Der präquar-
täre Untergrund,
der in der Gegend von
Roskilde noch 40 m
Höhe erreicht, sinkt
gegen Kopenhagen
auf etwa ± 0 m, gegen
Helsingör hin auf
-60 m ab. Er be-
steht im wesentlichen
aus Kalken der
Kreideformation (des
Danien-Horizontes),
darüber liegen gerade
in der Kopenhagener
Gegend Grünsande des
Paleozän. Die dilu-
vialen Ablagerun-
gen gleichen die Tie-
fenlagen des Unter-
grundes ziemlich aus;
die Randlagen, durch
Hügelkomplexe mar-
kiert, verlaufen etwa
nordsüdlich. Die Ent-
wässerung ging nach
NW. In der Kopen-
hagener Gegend ist die quartäre Decke so dünn und verwaschen, daß der Zugang zu den Kalken
des Untergrundes leicht ist (Kalkbrüche in Saltholm). Das Litorina-Meer stand im N bei
Helsingör etwa 10 m, bei Kopenhagen etwa 3 m höher als der heutige Seespiegel. Seine
Brandung hat bei Kopenhagen und nördlich der Stadt eine schmale, aber deutliche Terrasse
eingeschnitten, auf der die Ufer-Landstraße entlang führt und die bekannten Badeorte Klampen-
borg, Skodsborg usw. liegen.



1117. Die räumliche Entwicklung Kopenhagens. (Nach D. Bruun u. a.)

Die Stadt Kopenhagen (1929: 598, Siedlungskomplex 1925: 731) geht auf eine kleine Landstadt zurück, bei der sich infolge ihrer günstigen Lage ein reich besuchter Markt-
platz entwickelte. Im Jahre 1167 wurden Stadt und Hafen vom Bischof Absalon durch Anlage einer Burg, der jetzigen Christiansborg, und einer Umwallung gesichert. Man darf dabei nicht vergessen, daß damals und noch bis 1653 das Dänische Reich auch die benachbarten schwedischen Provinzen Halland, Schonen und Blekinge mit umfaßte, die Ostseite Seelands also ganz zentral lag. Im besonderen war hier bei dem damals noch etwas höheren Wasserstand zwischen Amager und Seeland eine Gruppe flacher Inselchen (Holme) und Wasserarme vorhanden, die es leicht ermöglichen, einen Hafen und eine Befestigung anzulegen. Hier liegt der alte Kern der Stadt, um den diese dann im großen und ganzen konzentrisch herumgewachsen ist (Abb. 1117). Allmählich wurde sie Regierungssitz — blieb es auch, als die heute schwedischen Provinzen verloren gingen — und eine große Festung; doch beruhte ihre Entwicklung immer auf dem Handel, den sie, günstig an der Pforte der Ostsee gelegen und durch die dänischen Könige gefördert, an sich zu ziehen wußte.

Die heutige Innenstadt Kopenhagen ist ein lebendurchpulstes und von frischem Seewind durchspültes Gemenge alter und neuer Bauten. Imponieren am Rathausplatz dem Fremden zunächst die Neubauten des Rathauses und einiger Hotels mit ihren hochaufstrebenden Türmen, so sind die Amaliegade und Amalienborg, Holmenskanal und andere Straßen (Bild 1183) stille Inseln des alten vornehmen Kopenhagener Lebens und Baustils (Bild 1184). Tobt der Verkehr durch den engen „Strøget“, der Rathausplatz und Kongens Nytorv verbindet, so liegen Rosenborg, die Frauenkirche und die Universität dicht daneben in völliger Ruhe. Die Lange Linie, eine Promenade entlang der äußeren Mole des Freihafens, ist die Lunge Kopenhagens;

Die heutige Innenstadt Kopenhagen ist ein lebendurchpulstes und von frischem Seewind durchspültes Gemenge alter und neuer Bauten. Imponieren am Rathausplatz dem Fremden zunächst die Neubauten des Rathauses und einiger Hotels mit ihren hochaufstrebenden Türmen, so sind die Amaliegade und Amalienborg, Holmenskanal und andere Straßen (Bild 1183) stille Inseln des alten vornehmen Kopenhagener Lebens und Baustils (Bild 1184). Tobt der Verkehr durch den engen „Strøget“, der Rathausplatz und Kongens Nytorv verbindet, so liegen Rosenborg, die Frauenkirche und die Universität dicht daneben in völliger Ruhe. Die Lange Linie, eine Promenade entlang der äußeren Mole des Freihafens, ist die Lunge Kopenhagens;

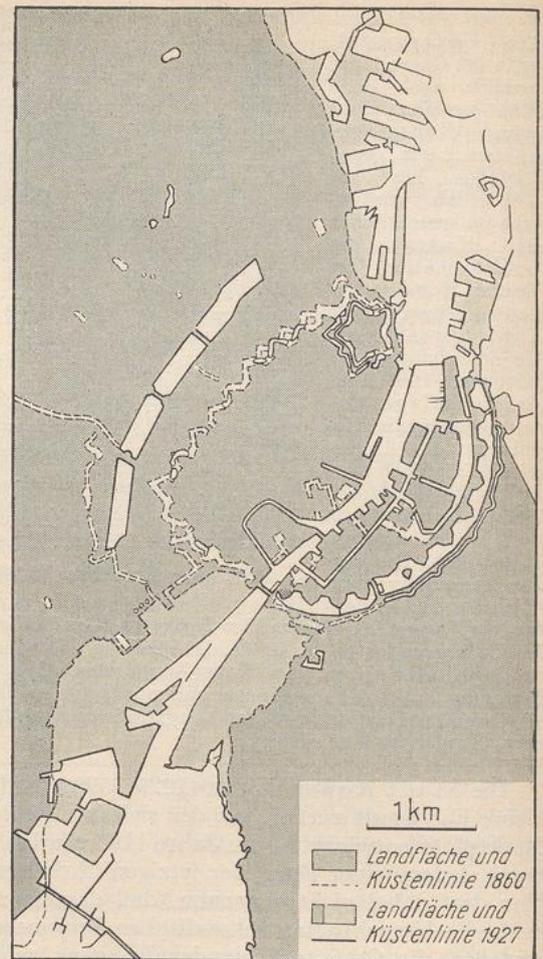
von hier aus kann man auch den Seeverkehr übersehen, der der Stadt immer noch eine beherrschende Stellung verleiht.

Aber Kopenhagen steht nicht nur in Reederei und Schiffahrt voran (im Jahre 1919 gehörten von 334 000 dänischen Dampfschiff-tonnen 282 000 nach Kopenhagen), es wohnt in der Stadt und ihrer Umgebung auch ein Viertel aller Dänen; sie ist führend im Bankwesen, Sitz der größten Industrien und auch der größte Waffenplatz des Landes, in dem dessen Verteidigung konzentriert ist.

Als Häfen (Abb. 1118) dienen der Sund zwischen Amager und dem Festland, an dessen seeländischer Seite vornehmlich Passagier- und Güterverkehr nach Dänemark und anderen Ostseeländern sich abwickelt, während die Seite von Christianshavn den isländischen und grönländischen Handel aufnimmt, ferner der Freihafen mit seinen verschiedenen Becken nördlich der Innenstadt mit einer Tiefe bis zu 9,5 m, schließlich der Industriehafen südlich der Stadt.

Den seewärtigen Güterverkehr von Kopenhagen (1928) faßt untenstehende Tabelle zusammen.

Die alte Bischofs- und Königsstadt Roskilde mit ihrem hochragenden Dom über dem Fjord — das Schloß Haraldsborg ist verschwunden — ist in den Einzugsbereich von Kopenhagen geraten; sie hat jetzt 13 500 Einwohner.



1118. Der Ausbau des Hafens von Kopenhagen seit 1860.

ist in den Einzugsbereich von Kopenhagen geraten; sie hat jetzt 13 500 Einwohner.

Waren in Tonnen	Einfuhr Kopenhagens (1928)		Ausfuhr Kopenhagens (1928)	
	aus dem Inland	aus dem Ausland	nach dem Inland	nach dem Ausland
Futtermittel	1 533	44 242	93 099	34 328
Düngemittel	2 021	6 920	5 534	358
Getreide	21 694	195 791	72 850	41 672
Kohlen, Koks	281	1 426 549	12 659	18 511
Steine, Kalk, Zement	233 443	100 703	4 420	10 273
Ziegel	41 099	6 741	363	63
Holz	1 577	130 631	290	443
Waren in ganzen Ladungen	136 470	353 280	14 371	57 499
Stückgut	203 346	1 099 419	396 245	544 755
Lebende Tiere	3 989	4 292	—	1 723

C. BORNHOLM

588 qkm mit (1925) 45700 Bewohnern.

Braun, G., Über die Morphologie von Bornholm. XI. Jahresber. der Geogr. Gesellsch. Greifswald 1909.
 Milthers, V., Bornholms Geologie. Danmarks geologisk Undersøgelse, Bd. 1. 1916.

Die Insel Bornholm ist ein Rudiment der Großmachtzeit, als Dänemark auch in der östlichen Ostsee herrschte. Sie ist ihrem Charakter nach ganz skandinavisch, in Bau und Formen dem so nahe benachbarten Schonen verwandt.

Wie in diesem (s. S. 1009) langgestreckte Horste des Grundgebirges auftreten, so besteht hier der im N gelegene Hauptteil der Insel aus granitischem Grundgebirge (Bild 1185), das, in runden Kuppen anschwellend, im Rytterknaegten 162 m Höhe erreicht. In der Gegend von Rønne ist seine Oberfläche zu Kaolin verwittert. Darüber lagern sich im S sehr mannigfaltige paläozoische (z. B. Nexö-Sandstein, Schiefer) und mesozoische Sedimente (Rät-Lias und Kreide), die stellenweise etwas Kohle führen.

Die Oberfläche des Grundgebirges ist durch das Eis zu runden Kuppen abgeschliffen, die, wo sie wie in Hammeren, der Nordecke, und Almindingen, dem höchsten Gebiet im Innern, zutage kommen, trotz der geringen Höhe recht eindrucksvolle Landschaftsbilder nordischer Art zeigen. Lange Spaltentäler in nordöstlicher Richtung durchziehen die Gebiete, die besonders im Norden großartige Uferformen aufzuweisen haben (Helligdommen). Die schieferigen und tonigen Schichten des Südteils dagegen, auch meist stärker mit Moränen verhüllt, haben einförmige Oberflächenformen, sind aber dafür sehr fruchtbar (Bild 1186).

Die Insel hat an den nordischen Niveauverschiebungen teilgenommen, wurde im N bis zu 21,5, im S bis zu 9,5 m über dem heutigen Wasserspiegel vom baltischen Eissees bespült, lag dann in der Ancyclus-Zeit höher als heute, so daß über den trockenliegenden Adler-Grund die Besiedlung mit Landtieren und Pflanzen vom Festland aus erfolgen konnte. In der Litorina-Zeit war die Insel im N etwa 10, im S um 3 bis 5 m tiefer eingetaucht als heute.

Im Laufe dieser Schwankungen bildete sich ein besonders markanter Küstensaum aus, der an der Südküste von Hasle an über Rønne-Due Odde (Taubenvorsprung)-Nexö in Terrassen und Anschwemmungslandschaften gut sichtbar ist.

Auf diesen Grundlagen ruhen Siedlung und wirtschaftliche Bedeutung der Insel. Bornholm ist ein Bauernland, seit alters übersät mit Einzelhöfen und mit nur einem Städtchen im Innern, während sonst selbst die Kirchen (zum Teil turmartige Rundkirchen) oft allein stehen, ohne Siedlungskerne geworden zu sein. Aaskirkeby (1,5) liegt als altes bürgerliches und geistliches Zentrum der Insel um die große Aa-Kirche, die schon in der Mitte des 12. Jahrhunderts erbaut sein soll; seine Stellung als Marktplatz hat es bis heute behauptet. Hammershus im Norden war der Sitz der militärischen Oberherrschaft der Insel. Die Küstenstädte, die noch heute unter dem Mangel an natürlichen Häfen leiden, sind jünger. Rønne, die jetzige Hauptstadt (10,5), entstand um 1300 dort, wo einige Steinriffe einen Ankerplatz einigermaßen sicherten; neben Schiffahrt und Handel hat zu ihrem Aufschwung die Porzellan- und Terrakottaindustrie beigetragen, die sich auf die Kaolinvorkommen der Nachbarschaft stützt.

Über die landwirtschaftlichen Verhältnisse geben folgende Zahlen Auskunft:

Bodennutzung in ha (1929)

Getreide	Wurzelfrüchte	Grasland	Wald	Heide
17 200	6 200	12 500	9 600	2 300 (1919)

Erntemengen in dz (1925)

Getreide	Kartoffeln	Futtermühen	Heu
528 000	79 000	2 053 000	197 000

Viehhaltung (1925)

Pferde	Rindvieh	Schweine
8 500	50 900	52 400

Bessere Aufschlüsse über die wirtschaftliche Stellung der Insel gibt die Hafenstatistik, die den Warenumsatz zeigt, aber nur für Rönne vorliegt:

Hafenverkehr von Rönne 1928 in Tonnen

Waren	Einfuhr		Ausfuhr	
	aus dem Inland	aus dem Ausland	nach dem Inland	nach dem Ausland
Futtermittel	6 996	10 146	183	—
Düngemittel	3 402	2 734	—	—
Getreide	6 688	8 703	69	—
Kohlen, Koks	72	25 404	—	67
Steine, Kalk, Zement	3 142	824	24 172	6 865
Ziegel	411	184	3 559	6 324
Holz	322	2 367	—	—
Waren in ganzen Ladungen .	5 427	1 970	61	357
Stückgut	17 354	62	12 312	12
Lebende Tiere	83	—	1 238	—

D. DIE FÄRÖER (FAERÖERNE, FÖROYAR)

1399 qkm, 22 835 (1925) Einwohner.

Bruun, Dan., Fra de faerøske bygder. Kopenhagen 1929 (historisch).

Trap, J. P., Kongeriket Danmark. 4. Aufl. von G. Knudsen, Kopenhagen 1930. Bd. IX, S. 633–726: Faerø Amt (z. Z. beste Darstellung mit Literaturnachweisen).

Die Färöergruppe liegt als Außenposten Dänemarks mit 18 Inseln auf einer Schwelle im Nordatlantischen Ozean, 1300 km von Kopenhagen, 300 km von den Shetlandinseln, 450 km von Island entfernt.

Die Inseln bestehen vollkommen aus Trapporphy- und Basaltdecken, zwischen denen Tuffe lagern, deren leichtere Verwitterbarkeit die Wände gestuft erscheinen läßt. Von sonstigen Gesteinen sind nur Kohlen vorhanden, deren Abbau z. Z. nicht lohnt. Die Oberfläche ist mit glazialen Material bedeckt, das nur den höheren Teilen fehlt. Die Formen sind durchaus schlicht und plateauartig; die Höhen erreichen stellenweise mehr als 800 m (Slattaretindur auf Österö 882 m), die Nordwestseite ist im allgemeinen hoch, nach Südost dachen die Inseln sich ab. Flache Kare gliedern die Hochflächen, zu deren Schlichtheit die steilwandigen Täler, Fjorde und Sunde in starkem Gegensatz stehen. Die brandungstobte Westküste, die dolomiturmartigen kleinen Inseln, wie Litla Dimun (414 m) u. a., bilden bei Nebel und Sturm außerordentlich eindrucksvolle Landschaften.

Das Klima ist vollkommen marin, durch milde Winter (3,2°) und kühle Sommer (10,3°; beide Zahlen für Torshavn), viel Sturm und große Feuchtigkeit gekennzeichnet (Torshavn 1460 mm, Kvalvig [Hvalvik] 3083 mm Niederschläge, Maximum im Herbst und Winter). Als Folge der Stürme, aber auch des Verbisses durch Schafe, kommt nur Heide und Moospolstervegetation vor, an geschützten Stellen in Gärten finden sich jedoch auch Bäume.

Die Inseln werden 825 zuerst erwähnt. Sie wurden von norwegischen Wikingern besiedelt und standen unter loser norwegischer Herrschaft. Mit Norwegen kamen sie 1380 an Dänemark und verblieben diesem, als 1814 Norwegen abgetrennt wurde. Sie bilden ein eigenes Amt. Die Bevölkerung wohnt zerstreut, dichter gehäuft im Hintergrund von Buchten. Die Hauptbeschäftigung der Einwohner ist Fischerei (1921: 32 v. H. der Gesamtbevölkerung), sodann Viehzucht. Die mehr als 70000 Schafe laufen frei auf den Hochflächen und werden nur zweimal im Jahre in umhegte Räume

getrieben. Die Fischerei hat seit Einführung größerer Fahrzeuge und Motorisierung erhebliche Fortschritte gemacht; sie wird größtenteils unter Island ausgeübt. Der früher vielgeübte Vogelfang hat an Bedeutung verloren. Eine Besonderheit ist der Grindwalfang in den Buchten; Großwalfang wird von zwei Stationen ausgeübt.

Die Hauptstadt Torshavn mit rund 3000 Einwohnern liegt mit dem ältesten unregelmäßig gebauten Teil auf einer Halbinsel, zu deren beiden Seiten der neuerdings durch eine Mole nach O geschützte Hafen sich erstreckt. Neuere Quartiere mit schachbrettartigem Grundriß schließen sich an. Torshavn hat regelmäßige Verbindung mit Kopenhagen und Hull und wird außerdem von den mit Island verkehrenden Dampfern teilweise angelaufen. Kleinere Dampfer besorgen den Lokalverkehr, der oft durch Sturm behindert ist.

Färöer 1926

	Erzeugung		Ausfuhr	Einfuhr
	Menge			
Getreide . . .	—	—	—	2 810 t
Heu	6 642 t	—	—	—
Haustiere: Pferde	639 St.	} 1924	} 7 Stück	}
Rindvieh	3 857			
Schweine	30			
Schafe	64 200			
Fischerei:	19 321 t	—	—	—
Industrie: Metalle	—	—	—	465 t
Erden u. Steine	—	—	—	10 474 „
Holz	—	—	—	1 849 cbm
Papier	—	—	—	78 t
Lebensmittel	—	15 294 t	—	2 343 „
Textilwaren	—	—	25 „	185 „

II. DIE STAATLICHEN UND WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE DÄNEMARKS

42930 qkm mit (1925) 3 435 000 Einwohnern.

Brinkmann, Th., Die dänische Landwirtschaft. Abh. aus dem staatswiss. Seminar Jena VI. I. 1908.

Danmarks Statistik. Statistisk Aarvog 1927 (jährl.).

Samsøe, J., Die Industrialisierung Dänemarks. Probl. d. Weltwirtsch. 44. 1928.

Abweichende Klima- und abweichende Bodenverhältnisse sind die Kennzeichen Dänemarks gegenüber den anderen nordischen Staaten. Darum ist auch sein Lebenshaushalt ganz anders orientiert als der seiner nördlichen Nachbarn. Einige Zahlen mögen das illustrieren (nach dem Jahrbuch des Dän. Staates):

Berufsgliederung der Gesamtbevölkerung Dänemarks 1921 (einschl. Nordschleswigs)		v. H.
Landwirtschaft	990 500	32,3
Gärtnerei	25 700	0,8
Waldwirtschaft	21 300	0,6
Fischerei	39 650	1,2
Handwerk und Industrie	942 200	30,8
Handel und Geldwesen	120 600	3,9
Verkehr	221 300	7,2
Freie Berufe usw.	704 600	22,9

Die Arealverteilung zu Wirtschaftszwecken gestaltet sich folgendermaßen (1919, letzte Zählung):

	ha	v. H.	je Kopf ha
Äcker (Getreide, Hackfrüchte, Brache usw.)	1 752 600	44,9	0,5
Wälder	347 400	8,9	0,1
Grünfütter- und Weideflächen	1 151 500	29,5	0,3