



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **E. von Seydlitz'sche Geographie**

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1931**

E. Das Stockholmer Einzugsgebiet

---

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

## D. GOTLAND

Verwaltungsbezirk: 3160 qkm mit (1926) 57 000 Einwohnern.

Munthe, H., Studier över Götlands senkvartära historia. Sveriges geologiska Undersökning. Ca, 4. 1910.  
 — Drag av Götlands odlingshistoria usw. Ebenda Ca, 11. 1913.

In Gotland biegen die kambrosilurischen Schichten schon aus der nordsüdlichen Streichrichtung, die sie bei Kalmar haben, in eine östliche um; infolgedessen erscheinen hier weit mehr Horizonte der Serie an der Oberfläche als in Öland. Die Kalkschichten (Bild 1208) bilden drei Plateaus: eines im Norden, eines in der Mitte, eines im Süden der Insel, zwischen ihnen entsprechen zwei Streifen niedrigeren Landes den Schieferhorizonten. Da die Insel überhaupt nur 80 m hoch ist, war sie am Ende der Eiszeit zeitweilig ganz eingetaucht; deutliche Uferlinien des Ancylus-Sees (20 m im S bis 40 m im N) und des Litorina-Meeress (14 m im S bis 27 m im N) umziehen das Innere.

Die Besiedlung setzte an der Litorinagrenze an, die Insel war jedenfalls zeitweise vorher im Süden mit dem Festland verbunden gewesen. Schon in der Wikingerzeit war sie ein vielbesuchter Handelsplatz und stieg unter deutscher Kolonisation nach 1100 weiter empor. Wisby (10) war Sitz der deutschen Kaufleute, erlebte seine Blüte im 13. Jahrhundert, ging aber dann bald zugrunde. Heute ist es ein wirtschaftlicher Mittelpunkt und Haupthafen der Insel, eingebettet in den wohl erhaltenen Mauerring und die Kirchenruinen seiner Großzeit.

Von Wisby verzweigt sich das Schmalspurbahnnetz, das das Innere erschließt und der Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte dient, die in der Gegenwart sehr zugenommen hat.

Die Stellung Gotlands in der schwedischen Wirtschaft kommt in nachstehenden Zahlen gut zum Ausdruck:

Gesamtein- und -ausfuhr Gotlands 1928

Warengruppe	Einfuhr in Tonnen	Ausfuhr in Tonnen	Warengruppe	Einfuhr in Tonnen	Ausfuhr in Tonnen
Tierische Lebensmittel . . .	407	4 397	Holzmasse, Pappe, Papier	1 410	—
Fische . . . . .	443	597	Düngemittel . . . . .	10 834	—
Getreide und Erzeugnisse			Steinkohle, Braunkohle . .	66 087	—
daraus . . . . .	2 649	14 735	Asphalt, Zement, Lehm . .	9 354	114 423
Zucker, Sirup, Tabak . . .	2 777	7 265	Glas, Porzellan, Ziegel . .	2 684	308
Viehfutter . . . . .	5 688	3 914	Steine . . . . .	4 034	288 787
Kartoffeln, Wurzelfrüchte .	13	1 330	Metalle . . . . .	3 212	352
Textilwaren . . . . .	568	85	Geräte, Werkzeuge, Ma-		
Unverarbeitetes Holz . . .	11 430	7 088	schinen . . . . .	1 703	116
Verarbeitetes Holz . . . .	265	—	Übrige Waren . . . . .	818	221

## E. DAS STOCKHOLMER EINZUGSGEBIET

Östergötlands Län, Södermanlands Län, Stockholms Län, Uppsala Län, Västmanland Län, Örebro Län, Kopparbergs Län. 76 902 qkm mit (1929) 1 539 070 Einwohnern.

Uppland. 2 Bände, Stockholm 1901—1908.

Partsch, Jos., Die Lage von Stockholm. Geogr. Zeitschr. 1912, 425.

Forslund, K. E., Med Dalälven från källorna till havet (in Heften). Stockholm seit 1920.

Sernander, R., Stockholms Natur. Uppsala 1926.

Wiederum ist es das Gewässersystem, das den weiten Raum zu einer verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Einheit zusammenführt.

In seinem Innern liegt das Mälarsystem (Mälar 1140 qkm), das sich bei Stockholm öffnet (Abb. 1143). Durch einen Kanal steht es in Verbindung mit dem Hjälmarsee (484 qkm). Von N her neigt sich ihm die Abdachung von Norrland zu, und das Wassersystem des Dalälvs führt bis Krylbo in derselben Richtung. Hier tritt nun allerdings

eine Abspaltung der Zuflüsse ein, indem der Dalälven nach Nordosten abbiegt. Doch liegt infolge der Grenzziehung sein Mündungsgebiet noch im Bereich der Provinz Uppsala, so daß es möglich erscheint, sein Stromgebiet trotz des Abbiegens zum Stockholmer Raum zu rechnen.

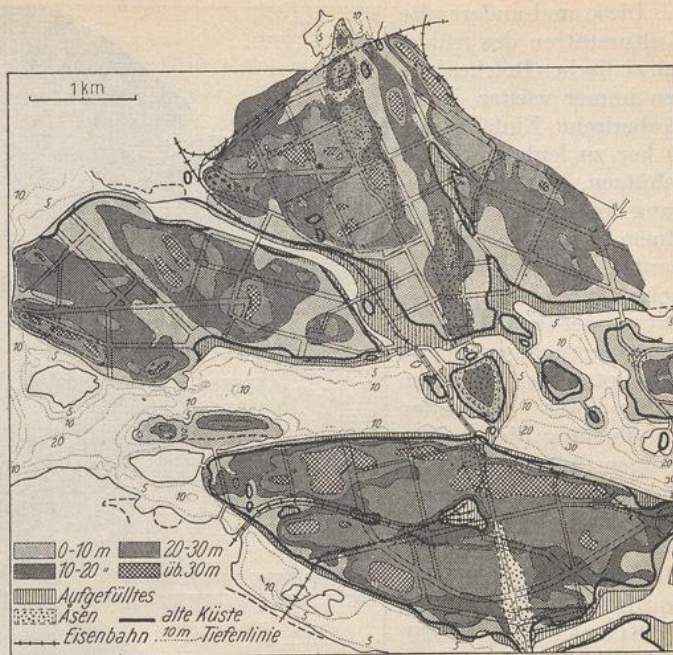
Östergötland hat sein eigenes Wassersystem um Roxen, Glan und Brävik. Aber es öffnen sich schon bei Nyköping Durchgänge zum Mälaren, dann bei Södertälje ebenso eine bequeme Durchfahrt dorthin, so daß, ganz abgesehen vom Eisenbahnnetz, die Verbindungen dieser Landschaft nach N weit enger sind als nach S. Die Kanalverbindung vom Wettersee nach Stockholm ist dafür ein beredter Zeuge.

Bodenplastisch läßt sich der weite Raum in eine Reihe von Kammern zerlegen, darauf beruhend, daß Scharen von Höhenzügen, jeweils den Brüchen parallel laufend die Schrägstellung ganzer Schollen zum Ausdruck bringen, deren tiefere Teile Ebenen oder gar wassererfüllt sind.

Im S ist Östergötland eine solche Kammer mit eingesunkenem Silur in den tiefsten Teilen, Linköping (29) mit berühmten Dom ist seine Hauptstadt. Am Motala-Strom, der vom Wettersee (Vättersee; 88 m) mit gewaltigen Stromschnellen in Absätzen zum Meer bei Norrköping sich den Weg bahnt, hat sich Industrie festgesetzt und in Norrköping (61) einen zweiten Schwerpunkt der Landschaft entstehen lassen.

Die bewaldete Schwelle des Seenplateaus von Südnärke und Södermanland trennt Östergötland von den Herzkammern Schwedens, den Landschaften am Hjälmaren und Mälaren. Vorort der ersteren, in den dichtbesiedelten Ebenen westlich vom See gelegen, ist Örebro (37), bekannt durch seine Schuhindustrie. Die Stadt ist wie die meisten größeren und alle älteren Siedlungen des östlichen Mittelschweden an einem der Åsrücken geknüpft, die von NNW nach SSO das Gebiet durchsetzen und denen die ersten Ansiedler folgten, als das Land sich aus den Fluten hob.

Nächst diesem Charakterzug machte sich hier überall die Nähe der reichen Erzschatze von Bergslagen geltend. Um Ämmeberg (Zinkerze) und Lerbäck ist ein Industriegebiet entstanden; die kleinen Städtchen des Mälarenbeckens verdanken ihre Entwicklungen Beziehungen zum Bergbaugbiet, die freilich heute oft nicht mehr bestehen. Bekannt sind Eskilstuna (32), die Schmiedestadt, und Västerås (30), ein alter Handelsplatz, heute Sitz elektrischer Großindustrie.



1143. Höhengichterkarte. Sie zeigt den bewegten, z. T. glazial bedingten Untergrund der Stadt und die Veränderungen der Küstenlinien durch natürliche Hebung und künstliche Aufschüttung.

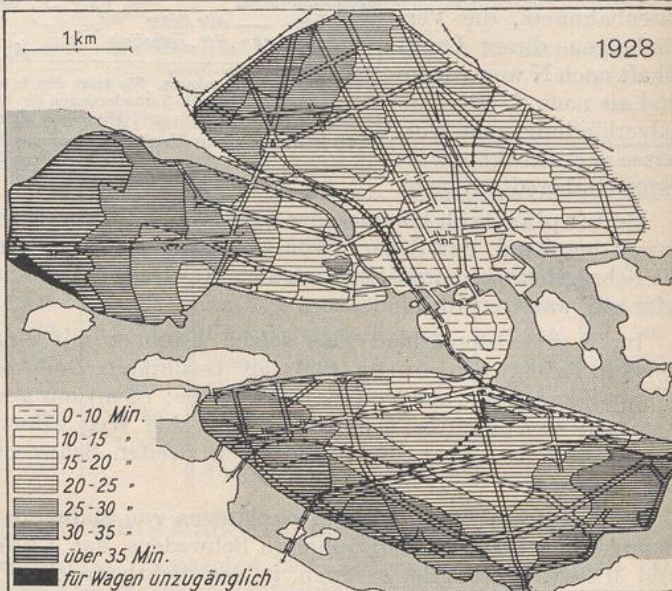
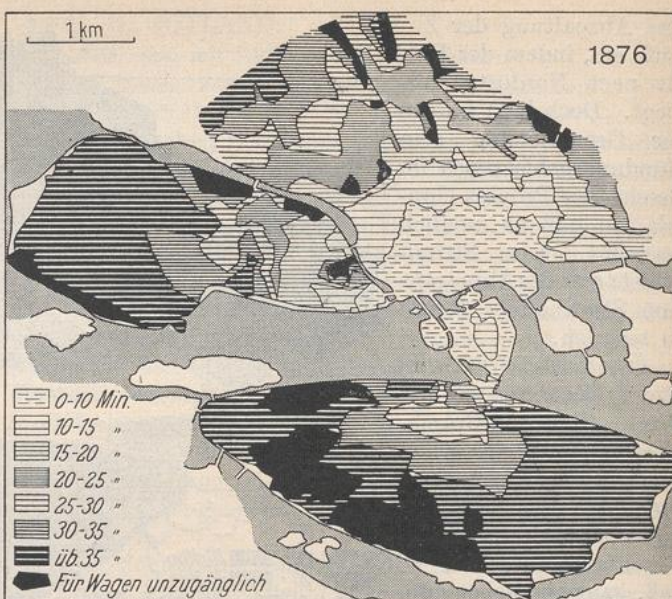
1143 bis 1145. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Stockholm durch die Stadtverwaltung.

Diese und andere alte Kulturstätten des frühen schwedischen Reiches hatten immer wieder durch räuberische Einfälle von O her zu leiden. Sie zu schützen, wurde am Eingang in den Mälär auf einem Holm ein Schloß erbaut, das spätere Stockholm; der viel jüngere Ort vermochte sich seinen Vorgängern gegenüber zu behaupten, weil bei diesen infolge der dauernden Landhebung die Verbindungen mit dem Meere sich dauernd verschlechterten und weil Stockholm seit den Wasakönigen Hauptstadt des Reiches wurde.

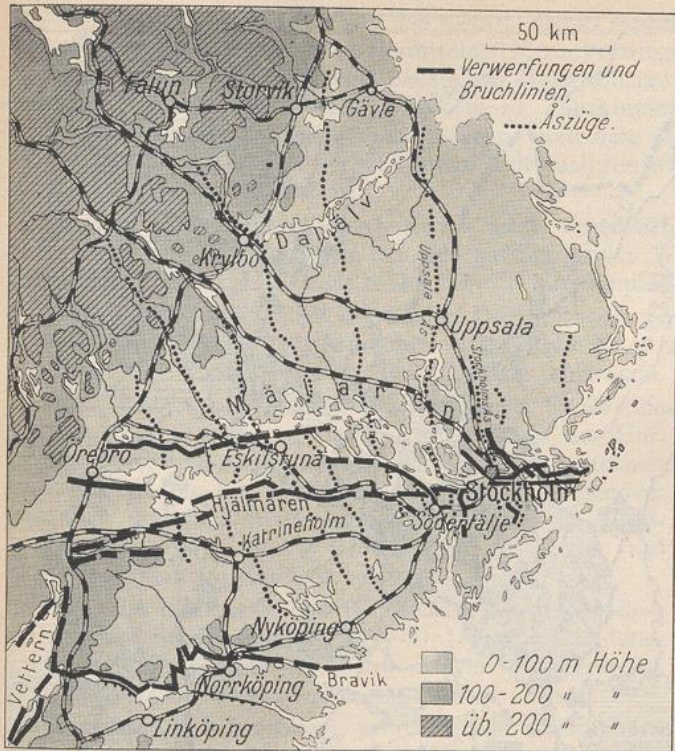
Stockholm (1929: 474 [Bilder 1209 u. 1210]), heute die prächtigste Stadt des Nordens, liegt mit der Altstadt (Staden) auf einer Insel zwischen den beiden Armen, die den Mälarsee und die Ostsee vereinigen; hier ist der alte deutsche Charakter noch bewahrt. Die Südstadt, Södermalm, liegt hoch, ihr Nordrand, an dem zwei Fahrstühle (Hiss) den Fußgängerverkehr vermitteln, ist eine steile Verwerfungswand. Die Nordstadt, Norrmalm, gruppiert sich um einen Åszug (Brunkebergstorg-Observatorium, Abb. 1087, 1088), durch dessen Untergrund die Kungsgata als Verbindung der Weststadt

(Kungsholm) mit der Oststadt (Östermalm) hindurchgebrochen ist. Von diesem Kerngebiet greift die Stadt weit auf die benachbarten Inseln über, mit denen sie durch Straßenbahn und Lokaldampfer verbunden ist. Der Seehafen liegt im O der Stadt, die Eisenbahn erreicht das Stadttinnere von S her nur schwierig in langem Tunnel.

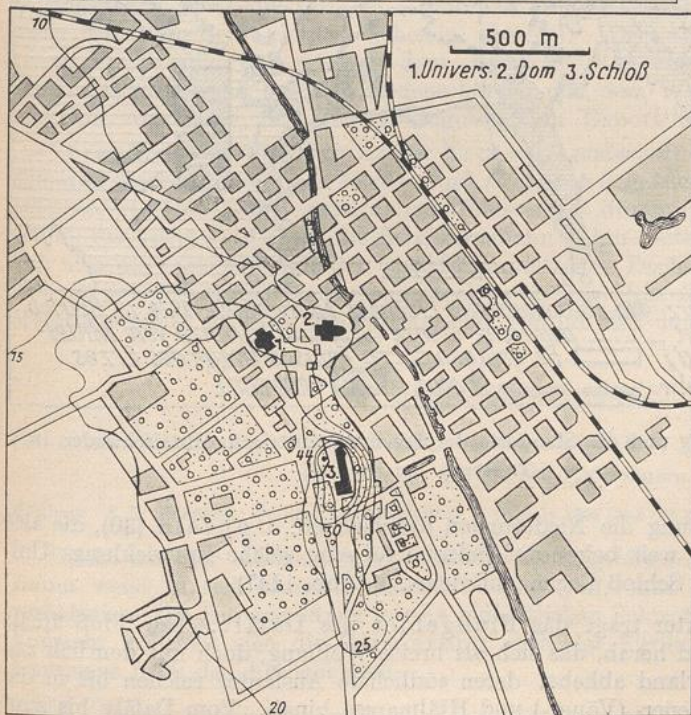
Uppland ist ein niedriges Vorland von Norrland, das langsam aus dem Meer aufgetaucht ist. Straßen, Besiedlung und Bahnen schließen eng an die Åsar an, die in



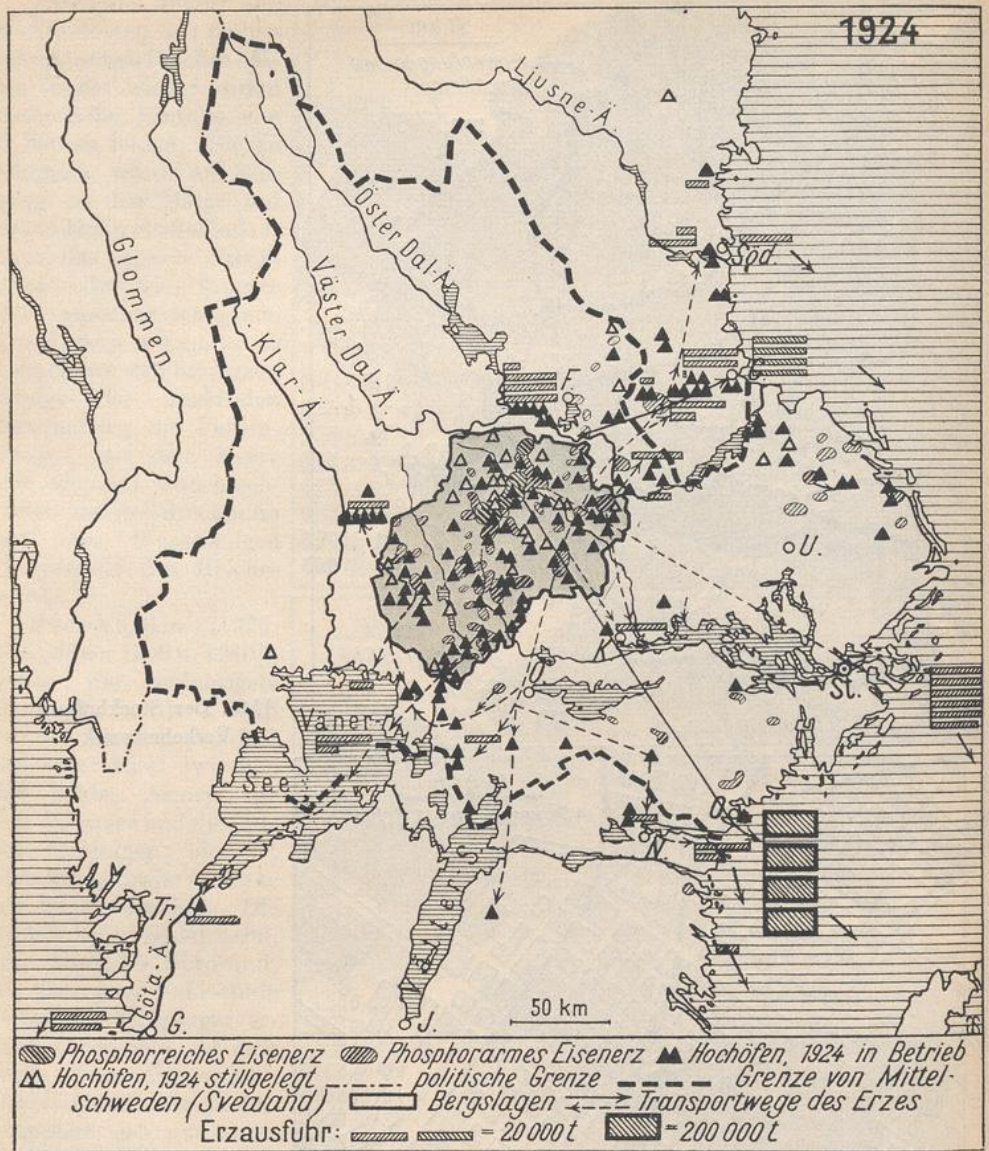
1144, 1145. Die Verkehrsentfernungen für Fußgänger 1876 und 1928 (vom Schloß aus). Die beiden Karten zeigen, wie durch Abtragung hügeliger Geländeteile (Granitbuckel, Åsar) und durch Straßendurchbrüche der Verkehr verbessert wurde. (Die Unterlagen stellte die Stadtverwaltung Stockholm zur Verfügung.)



1146. Der Stockholmer Verkehrsbezirk.



1147. Plan von Uppsala.



1148. Die Eisenerzgewinnung und die Standorte der Eisenerzindustrie in Mittelschweden 1924.  
(F. Seebaß.)

nordnordwestlicher Richtung die Niederungen durchziehen. Uppsala (30), die alte Universitätsstadt, ist ein weit bekanntes Beispiel für eine solche Entwicklung; Universität, Bibliothek und Schloß liegen auf dem Ås (Abb. 1147).

Ganz anderen Charakter trägt das Flußgebiet des Dalälvs. Der Fluß fließt den Abhang von Norrland herab, das sich als breite Wölbung, doch mit deutlich abgesetztem Fuß, vom Vorland abhebt; deren südlichste Ausläufer reichen bis in die Niederungen zwischen Wener- (Väner-) und Hjälmarsee hinab. Vom Dalälvs bis zum

Klarälvs reicht an diesem Abhang das Gebiet, das in Linsen und Gängen im Granulit, Hälleflint und zusammen mit Urkalksteinen Erze, vorwiegend Eisenerze, führt. Diese, die Wasserkraft der Flüsse und Bäche, der Holzreichtum des Landes als Ersatz der fehlenden Kohlen, ließen hier seit dem 13. Jahrhundert den Bergbau aufblühen, der heute noch der Landschaft „Bergslagen“ und dem Eisenindustrialgebiet ringsum (Bild 1205) den Charakter verleiht, wenn sich auch die wirtschaftlichen Bedingungen seither sehr gewandelt haben.

Im eigentlichen Bergslagen<sup>1</sup> findet jetzt wesentlich nur Erzgewinnung statt (Abb. 1149), die Eisenindustrie hat sich an den großen Wasserkräften des Vorlandes angesiedelt (Abb. 1148). Falun (14) ist die alte Kupferstadt.

Das obere Einzugsgebiet der beiden Dalälvs ist ein großes Waldland wie Nieder-norrland; seine Walderträge schwimmen die Flüsse hinab und ließen neben der Metall-industrie im Mündungsgebiet Holzindustrie entstehen.

Eine Unterbrechung der Einförmigkeit bildet die Landschaft Dalarne, in deren Kernstück in der Um-gewung des Siljan-Sees silurische Schichten eingebrochen sind; fruchtbaren Boden bildend, haben sie zu blühendem Ackerbau und dichter Besiedlung in Dörfern Anlaß ge-boten. Ringsum in den Wäldern liegen die Almen, auf denen das Vieh im Sommer weilt.

Von hier aus steigt das Waldland zur norwegischen Grenze nach der Landschaft Ober-Dalarne auf, in deren Innerstem die südlichsten schwedischen Fjällgruppen (Stornäsfjäll 930 m und andere) auftreten.

Wirtschaftlich gesehen, ist dies große Stockholmer Einzugsgebiet wohl die reichste Landschaft Schwedens, wenn wir von dem kleinen Schonen absehen. Der Ackerbau ist noch ergiebig genug, die Bevölkerung mitsamt dem in den Städten wohnenden Teil zu ernähren; die Industrie beruht auf den Bodenschätzen und dem Waldreichtum, beides ist so reichlich vorhanden, daß ihre Erzeugnisse zum Export kommen.

Verkehrsgeographisch ist der Kopf der Landschaft zweifellos Stockholm, von dem drei Hauptbahnen nach Norden und zwei nach dem südwestlichen Teil des Landes ausstrahlen (Abb. 1146). Anzapfungen finden statt durch die Strecke Falun-Storvik-Gävle, vor allem aber durch die Bergslagenbahn Falun-Göteborg: hier durchdringen sich also die Verkehrskreise der beiden Hauptstädte. Doch gehen die Erze, soweit sie zum Export bestimmt sind, nach Oxelösund, das Holz folgt dem Dalälvs in sein Mündungsgebiet, in dem sich Stockholmer Einfluß mit dem von Gävle verscheidet.

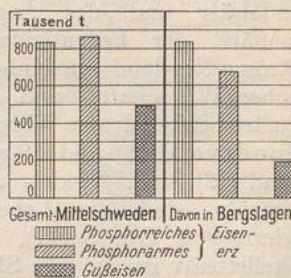
## F. MITTEL-NORRLAND

Gävleborgs Län, Jämtlands Län, Västernorrlands Län, Västerbottens Län.

155 909 qkm mit 892 330 Einwohnern.

Högbom A. G. Norrland. Norrländ. Handbibliothek I, Uppsala 1906 (und die anderen Bände dieser Sammlung).

Dieser aus der Abdachung der breiten Grenzgebirgsschwelle herausgeschnittene Raum weist in sich ziemlich einheitliche Züge auf, ohne daß es infolge der Natur-verhältnisse zur Herausbildung eines einheitlichen Schwerpunktes gekommen wäre. Vielmehr vollzieht sich die Gliederung auch der Siedlungs- und wirtschaftlichen Komplexe nach den Flußgebieten.



1149. Der Anteil Bergslagens an der mittelschwedischen Eisenerzgewinnung 1925.

<sup>1</sup> Seebaß, F., Bergslagen. Nord. Studien IX. 2 Bde. Greifswald 1928.