



gB²⁶/99

PUBLICATIONES
INSTITUTI UNIVERSITATIS DORPATENSIS GEOGRAPHICI

Director: Professor Dr. MICHAEL HALTENBERGER

№ 3

DER WIRTSCHAFTSGEOGRAPHISCHE
CHARAKTER DER STÄDTE DER
REPUBLIK EESTI

VON

MICHAEL HALTENBERGER

TARTU (DORPAT) 1925

PUBLICATIONES
INSTITUTI UNIVERSITATIS DORPATENSIS GEOGRAPHICI

Director: Professor Dr. MICHAEL HALTENBERGER

№ 3

DER WIRTSCHAFTSGEOGRAPHISCHE
CHARAKTER DER STÄDTE DER
REPUBLIK EESTI

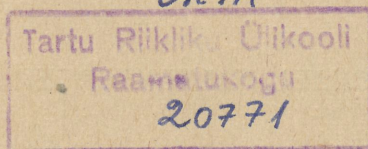
VON

MICHAEL HALTENBERGER

TARTU (DORPAT) 1925

Acta et Commentationes Universitatis Dorpatensis A IX.3

Est. A



Druck von C. Mattiesen, Dorpat.

Den wirtschaftsgeographischen Charakter eines Landes zu erkennen, dazu führen verschiedene Wege. Es soll hier der Versuch gemacht werden, ihn nur aus dem Charakter der Städte abzuleiten. Wir wollen in dem Staat, als Wirtschaftsorganismus, die Städte als Nervenknotten auffassen, welche das Nervensystem dieses Wirtschaftsorganismus darstellen. Die Verbindung zwischen den einzelnen Nervenknotten stellen die Nervenfasern, die Verkehrswege, dar, und das Zentrum des ganzen wirtschaftlichen Nervensystems ist die wirtschaftliche Hauptstadt, welche in Eesti zugleich der politische Mittelpunkt des Staates ist. — Die Städte Estis sind im allgemeinen kleinere Siedlungsformen. Ihre bescheidene Grösse veranlasst uns, abweichend von den üblichen¹ mitteleuropäischen Grössenkategorien, sie in der Weise festzulegen, dass wir als estnische Grossstädte diejenigen über 50,000 Einwohner bezeichnen, als Mittelstädte die zwischen 30,000 und 10,000 Einwohnern, Kleinstädte zählen weniger als 10,000, aber mindestens 4000 Einwohner, endlich Zwergstädte bis zu etwa 1000 Einwohnern. Die 13 Städte² Estis verteilen sich bei diesen Grössenkategorien, wie folgt:

I. Grosstädte *Tallinn (Reval) 123,534 Einw.
(über 50,000 E.) *Tartu (Dorpat) 50,055

1) Hermann Wagner, Lehrbuch der Geographie. II. Band. Länderkunde von Europa. Erste Abteilung. Allgemeine Länderkunde von Europa. Hannover u. Leipzig 1915. S. 124—126.

2) Diese statistischen Angaben beruhen auf der Volkszählung von 1922, und sind nicht zu verwechseln mit den Angaben der Polizeiamter, wo höhere Zahlen sogar bis 5000 genannt werden, wie z. B. bei Viljandi, Tartu und Tallinn (14,976 statt 9,405; 54,782 statt 50,055; 127,566 statt 123,534). — Siehe: Eesti Riigi Statistika Valjaannete Kogu, Esimese Üldrahvalugemise Eelkokkuvõtte. — Bureau Central de Statistique de l'Esthonie, Résultats Préliminaires du Recensement de 1922. Tallinn [Reval] 1923. S. 20—21.

II. Mittelstädte	Narva (Narwa)	27,022	Einw.
(zwischen 50,000	*Pärnu (Pernau)	18,521	
u. 10,000 E.)	*Valga (Walk)	10,853	
III. Kleinstädte	*Viljandi (Fellin)	9,045	
(zwischen 10,000	*Rakvere (Wesenberg).	7,663	
u. 3000 E.)	*Võru (Werro)	5,075	
	*Haapsalu (Hapsal)	4,251	
	*Kuressaare (Arensburg)	4,038	
IV. Zwergstädte	*Paide (Weissenstein)	2,976	
(unter 3000 E.)	*Petseri (Petschur)	2,011	
	Baltiski (Baltischport)	1,053	

Im allgemeinen überwiegen die Klein- und Zwergstädte, und ihre Zahl soll nach der Bestimmung des Innenministers³ noch wesentlich vermehrt werden, da es auf Wunsch des Städteverbandes genehmigt wurde, dass sämtliche Flecken, die mehr als 2000 E. haben, auf Grund einer lokalen Abstimmung Stadtrechte erhalten können. Auf diese Weise wird die jetzige Zahl der Klein- und Zwergstädte (8) auf 21 steigen, und es gäbe im Lande insgesamt 26 Städte. Also statt 61·5% würden die Klein- und Zwergstädte über 80% der städtischen Siedlungen ausmachen. — Die erwähnten heutigen 13 Städte des Landes sind vor allem administrative Zentren, der Sitz der Verwaltung der 11 Kreise⁴. Nur Narva⁵ und Baltiski sind keine Kreisstädte; ich habe sie in der obigen Aufzählung ohne Stern gelassen. — Dem geomorphologischen Charakter⁶ nach auffallend ist der Gegensatz zwischen Küstenstädten (Tallinn, Baltiski,

3) Verordnung des Innenministers vom 16. Oktober 1925, Nr. 1288.

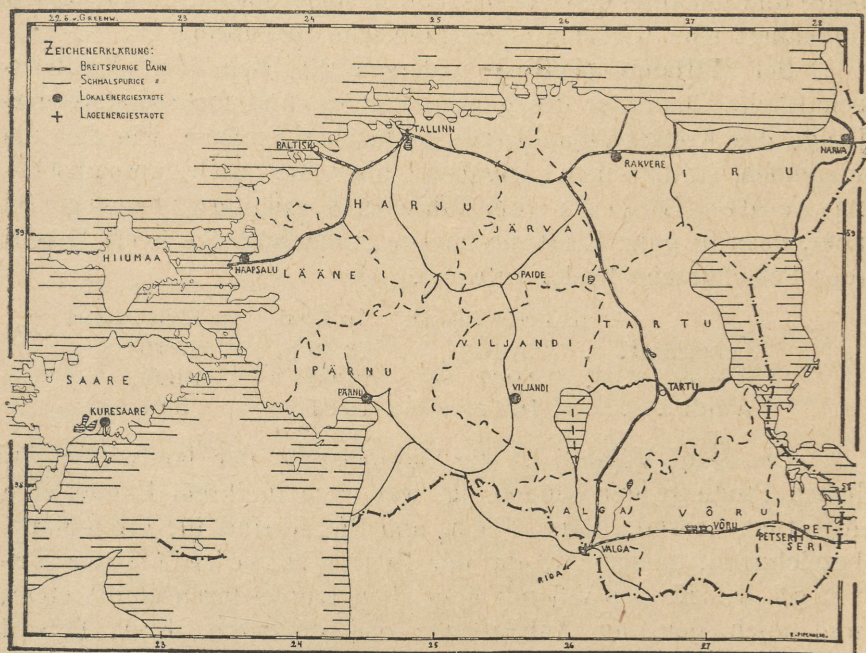
4) Die 11 Kreise sind die folgenden: Harju (Harrien), Järva (Jerwen), Viru (Wierland), Lääne (die Wiek), Saare (Öselscher Kreis), Pärnu (Pernauscher Kreis), Viljandi (Fellinscher Kreis), Tartu (Dörptscher oder Dorpater Kreis), Valga (Walkscher Kreis), Võru (Werroscher Kreis) und Petseri (Pet-schurscher Kreis).

5) Narva, dessen grösster Teil früher zum Gouvernement St. Petersburg gehörte, wurde erst während der Selbständigkeit von Eesti dem Kreise Viru (Wierland) angegliedert, aber das kleinere Rakvere (Wesenberg) blieb auch weiterhin die Kreisstadt.

6) Siehe Karte im Massstab 1:1,000,000 von J. G. Granö, Eesti jää-aegsed kuhjatised ja ürgorud — Die eiszeitlichen Aufschüttungsformen und Urstromtäler Estlands, in J. G. Granö, Eesti maastikulisid üksused; mit einem deutschen Referat: Die landschaftlichen Einheiten Estlands. Tartu [Dorpat] 1922.

Haapsalu, Pärnu, Kuressaare), glazialen Urstromtalstädten (Viljandi, Tartu, Valga, Petseri), sumpfigen Niederungsstädten (Paide), Glinztädten (Narva), Plateaustädten (Rakvere) und Moränenstädten (Võru). Allerdings vereinigen einige Städte auch mehrere Typen in sich, wie z. B. Tallinn und Baltiski, die zu gleicher Zeit sowohl Küsten- wie auch Glinztädte sind.

Die Städte als Nervenknotten des Wirtschaftsorganismus sind Leiter des ganzen wirtschaftlichen Lebens. Der wirtschaftsgeo-



Karte des wirtschaftsgeographischen Charakters der Städte Estis.

graphische Charakter der Städte lässt auch denjenigen des ganzen Staates erkennen. Es soll hier nur die wirtschaftsgeographische Lage der Städte erörtert werden, aus der sich auch der ganze wirtschaftsgeographische Charakter der Städte ergibt. Die wirtschaftsgeographische Lage ist schon der Ausdruck der Wechselbeziehungen zwischen Wirtschaftsraum und wirtschaftstreibendem Menschen. Sie ist nicht mehr ein topographischer Begriff, sondern ein wahrhaft geographischer, und zwar mit hauptsächlich wirtschaftlichem Inhalt. Dieser wirtschaftsgeographischen Lage nach zeichnet sich die eine Gruppe der Städte

durch Lokalenergie, und die andere durch Lageenergie aus. Wenn eine Siedlung ihren Lebensunterhalt schon in der natürlichen Ausstattung ihrer Umgebung findet, sprechen wir von der „Lokalenergie“ dieser Siedlung; falls aber ihre wirtschaftliche Bedeutung ihr nur durch die Lage zukommt, haben wir es mit der „Lageenergie“ zu tun.

I. Der wirtschaftsgeographischen Lage nach **Lokalenergiestädte** sind in Eesti Viljandi, Pärnu, Narva, Haapsalu, Kuresaare und Rakvere. Mit Naturschätzen ausgestattet, kommt ihnen unbedingt eine wirtschaftsgeographische Bedeutung zu.

Bei **Viljandi (Fellin)** widerspiegelt sich der landwirtschaftliche Charakter des ganzen Landes, und insbesondere derjenige des Kreises Viljandi (des Fellinschen Kreises), wie dies die folgenden statistischen Angaben⁷ über die Anbauverhältnisse des Bodens vom Jahre 1918 erläutern, bemerkt sei aber, dass in ganz Eesti das meiste Ackerland der Kreis Petseri (der Petschursche Kreis) aufweist.

	Im Kreis Viljandi	In Eesti	Im Kreis Petseri
Ackerland.	25·10 0/0	23·40 0/0	37·10 0/0
Wiese	21·67	24·04	15·29
Weide	16·12	16·97	5·64

Die Stadt Viljandi ist die Sammelstelle der landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung, was auch in ihrem Handel zum Ausdruck kommt. Korn, Flachs und Pferde sind für ihren Markt bezeichnend, umso mehr, da der landwirtschaftliche Ertrag⁸ des Kreises Viljandi über dem Landesdurchschnitt steht, und auch den, an Anbaufläche bedeutenderen, Kreis Petseri übertrifft.

	Im Kreis Viljandi im Jahre 1923	In Eesti in Pud ⁹	Im Kreis Petseri pro Hektar
Roggen (Winter-)	80·4	62·0	39·0
Weizen (Winter-)	73·4	63·3	52·2
„ (Sommer-)	52·7	46·8	42·8
Gerste	50·6	43·1	38·7
Flachs (Samen).	19·6	17·6	14·5
„ (Fasern).	21·8	19·6	16·9

7) Riigi Statistika Keskbüroo, Eesti Põllumajandus, Vihk II. — Bureau Central de Statistique de l'Esthonie, Statistique Agricole, Volume II. Tallinn [Reval] 1924. S. 21.

8) Ibid. S. 34; 48 u. 50.

9) 1 Pud = 16·403 kg.

	Im Kreis Viljandi im Jahre 1922	In Eesti pro Stück auf 100 Einw. bez. auf 1 qkm.	Im Kreis Petseri
Pferde	33·8	25·4 (18·9)*	13·2
	5·9	4·8	4·6
Rindvieh	83·6	61·9 (46·3)*	42·7
	14·5	11·7	14·9

Auch die Berufsgliederung der Bevölkerung¹⁰ der Stadt Viljandi beweist zur Genüge, dass Viljandi nach Baltiski die erste landwirtschaftliche Stadt des Landes ist. Die Zahl der Landwirtschaftstreibenden der Gesamtbevölkerung zeigt in den einzelnen Städten folgendes Bild:

Baltiski	12·7 %	Haapsalu	4·5 %	Paide	2·8 %
Viljandi	8·1	Narva	4·1	Valga	2·5
Petseri	6·9	Võru	4·0	Tallinn	1·2
Pärnu	6·1	Rakvere	3·8		
Kuressaare	5·0	Tartu	3·1		

Auf Grund des Angeführten lässt sich also die Lokalenergie der Stadt Viljandi feststellen mit dem Zusatze, dass sie dank dieser landwirtschaftlichen Lokalenergie das wichtigste Ackerbauzentrum der Republik ist. Welche Bedeutung die Lageenergie in dem Wirtschaftsleben der Stadt Viljandi spielen wird, kann erst nach dem Ausbau der projektierten Pärnu—Viljandi—Tartu—Petseri-Bahn übersehen werden. Sie wird es ermöglichen sowohl den Westen Estis mit dem Osten zu verbinden, wie auch eine engere Verbindung mit Innenrussland (Moskau) anzuknüpfen.

Landwirtschaftlichen Charakter hat einigermassen ferner noch die Küstenstadt **Pärnu (Pernau)**. Hier spielt freilich schon eher die Waldwirtschaft des Kreises Pärnu (des Pernauschen Kreises) eine wesentliche Rolle, daneben aber könnten auch die Torfmoore genannt werden, dank denen die Stadt den früheren industriellen Anstrich bekommen wird, indem durch Vergasung der Torfmoore

*) Die erste Zahl bezieht sich auf das Mittel ohne die Städte, die zweite die Städte inbegriffen.

10) Riigi Statistika Keskbüroo, Rahva Tööala ja Ühiskondline Kihitus 1922 a. Üldrahvalugemise Andmed, Vihk III. — Bureau Central de Statistique de l'Esthonie, Répartition de la Population d'après les Industries, Services et Classes Sociales. Tallinn [Reval] 1925. S. 17.

elektrische Kraft gewonnen werden kann¹¹. Elektrische Kraft kann auch durch die Aufstauung des Pärnuflusses erzeugt werden. Von Wäldern und Mooren etwa gleichmässig bedeckt, übertrifft der Kreis Pärnu den staatlichen Mittelwert der Wälder und Moore in der Zusammensetzung der Anbaufläche des Kreises. Das „Statistische Album“¹² gibt die betreffenden Zahlen mit etwa 23·75 % für den Wald und mit etwa 21·5 % für das unproduktive Land an, wobei bemerkt sei, dass unter dem statistischen Begriff des unproduktiven Landes hier die sumpfigen und vermoorten Gebiete zusammengefasst werden. Allerdings bezieht sich der Prozentsatz, etwa 21·5 %, nicht vollständig auf die „Torfmoore“. Die Prozentzahl der Wälder und des unproduktiven Landes steigt über den staatlichen Mittelwert von 20·51 bez. 15·08%, und übertrifft bezüglich des Wertes des unproduktiven Landes sämtliche Kreise; keiner von ihnen erreicht 20%.

Der wirtschaftliche Charakter der Stadt Pärnu wird beleuchtet sowohl durch den Aussenhandel, wie auch durch die Berufsgliederung der Gesamtbevölkerung. Bezüglich des Aussenhandels¹³ ist Pärnu die zweite Stadt Estis. Es führte im Jahre 1924 — 76,520 Tonnen aus, also 20·33% der Gesamtausfuhr des Staates. Als Hauptausfuhrartikel gilt das Waldmaterial. Die Stellung Pärnus in dem Gesamthandelsleben Estis zeigt folgende Zusammenstellung, wobei hier auch die prozentuelle Verteilung mitgeteilt wird.

(Tabelle auf der folgenden Seite.)

Auch der Gesamthandel zeigt Pärnu an zweiter Stelle, aber nur mit einer Beteiligung von 10·4%. Denselben Rang hat es auch bezüglich der Ausfuhr und Einfuhr, nicht aber hinsichtlich des Transithandels, da es verkehrsgeographisch

11) Vor dem Weltkrieg war die grösste Zellulosefabrik des ganzen Russischen Reiches in Pärnu. Beim Ausbruch des Weltkrieges wurde sie von den Russen aus Furcht vor einigen sich nähernden deutschen Torpedobooten in die Luft gesprengt.

12) Riigi Statistika Keskbüroo, Statistiline Album, Vihk I. Maa ja Rahvas. — Bureau Central de Statistique de l'Esthonie, Album Statistique, Volume I. Territoire et Population. Tallinn [Reval] 1925. S. 12.

13) Riigi Statistika Keskbüroo, Eesti Majandus, Vihk IV. Väliskaubandus 1924 a. — Bureau Central de Statistique de l'Esthonie, Statistique Économique, Volume IV. Commerce Extérieur de l'Esthonie en 1924. Tallinn [Reval] 1925. S. 9.

	Gesamt- handel in Tonnen	%	Transit in Tonnen	Einfuhr in Tonnen	Ausfuhr in Tonnen	Transit in %	Ein- fuhr in %	Aus- fuhr in %
Tallinn	658,181	74·0	129,925	319,050	209,207	80·3	90·8	55·6
Pärnu	92,643	10·4	1,202	14,921	76,520	0·7	4·2	20·3
Narva	73,423	8·3	30,761	8,744	33,918	19·0	2·5	9·0
Kunda*	37,169	4·2	—	1,656	35,513	—	0·5	9·4
Valga	10,913	1·2	—	6,066	4,846	—	1·7	1·3
Kuressaare . .	7,295	0·8	—	780	6,515	—	0·2	1·7
Loksa*	5,050	0·6	—	1	5,049	—	0·0	1·4
Baltiski	4,037	0·4	—	293	3,744	—	0·1	1·0
Haapsalu . . .	1,129	0·1	—	68	1,061	—	0·0	0·3
Total	889,840	100	161,888	351,579	376,373	100·0	100·0	100·0

ein toter Winkel des Staates ist. Erst die schon erwähnte projektierte Pärnu—Viljandi—Tartu—Petseri-Bahn mit Anschluss nach Moskau wäre imstande, den Transitverkehr der Stadt zu fördern. — Die Berufsgliederung der Bevölkerung¹⁴ zeigt ausdrücklich, dass Pärnu auch jetzt schon eine recht bedeutende Industriestadt ist (30·6 % Industriebevölkerung), doch mit einer ansehnlichen Handelsbevölkerung (11·3%). Nur die Verkehrsbevölkerung ist eine verhältnismässig niedrige (6·2%). Vergleichen wir Pärnu mit einigen anderen Städten, so wirkt auffallend seine Mittellage zwischen den ausgesprochenen Industriestädten wie Narva (45·4 % Industriebevölkerung), den Handelsstädten wie Petseri (25·4 % Handelsbevölkerung) und den Verkehrsstädten wie Valga (18·5 % Verkehrsbevölkerung).

	Landwirtsch.	Industrie	Handel	Verkehr
Pärnu	6·1	30·6	11·3	6·2
Narva	4·1	45·4	8·0	6·9
Petseri	6·9	22·6	25·4	2·5
Valga	2·5	26·9	10·6	18·5
Baltiski	12·7	16·0	8·7	13·7
Viljandi	8·1	31·7	12·1	4·5
Tallinn	1·2	38·4	13·5	11·1

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, zeigt die Berufsgliederung der Bevölkerung eine gesunde Verteilung, infolgedessen die Autarkie der Stadt erstrebt werden kann. Ein ähnliches

*) Kunda und Loksa besitzen keine Stadtrechte.

14) Riigi Stat. Keskb., Rahva Tööala etc. S. 17.

Verhältnis zeigt sich auch bei Viljandi, doch muss man bemerken, dass hier die landwirtschaftliche Bevölkerung doch eine wichtigere Rolle spielt. Beiden ist der schwache Anteil an Verkehrsbevölkerung infolge der ungünstigen Verkehrslage eigen.

Neben Viljandi und Pärnu als sehr wichtige Lokalenergiestadt kommt noch **Narva (Narwa)** in Betracht. Narva vertritt aber einen grundverschiedenen Typus, da es eine ausgesprochene Industriestadt ist. 45·4% der Bevölkerung beschäftigt sich mit Industrie, wogegen die Anzahl der anderen Erwerbstätigen entschieden kleiner ist (Landwirtschaft 4·1, Handel 8·0, Verkehr 6·9). Der industrielle Charakter der Stadt ist der glücklichen Lage an den Wasserfällen des Narva-Flusses (Narowa-Flusses) zu verdanken, welche ausreichend elektrische Kraft für das ganze Land liefern könnten. Dieser grossen industriellen Tätigkeit, der wichtigen Textilindustrie des ehemaligen Russland ist auch die starke Zunahme der Bevölkerung zuzuschreiben. Ferner kommt ihm eine grosse Bedeutung sowohl in den harten Kämpfen während des estnischen Freiheitskrieges, wie auch in den heutigen friedlichen Zeiten zu. Die Bevölkerungszunahme illustrieren folgende Werte ¹⁵:

Absolute Zahl der Bevölkerung			Zunahme in %		
im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922	im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922
10,195	16,599	27,022	100	162·8	265·1

Wie später (S. 11) gezeigt wird, zeichnet sich gerade Narva durch die grösste Volkszunahme aus. Auch seines Handelscharakters haben wir hier zu gedenken. Es ist die dritte Handelsstadt der Republik Eesti betreffs seines Gesamthandels, und die vierte in bezug auf die Ausfuhr. (Vergl. S. 9). Es führt nach der schriftlichen Mitteilung des Narvaschen Hafenamtes hauptsächlich Deckholz aus, und zwar 7,710 Kubikfaden (1 Kubikfaden = 9·66 m³). Neben seiner Lokalenergie darf seine Lageenergie nicht unbeachtet bleiben. Gerade auch wegen dieser ist der schwere Kampf zwischen den Esten und Bolschewisten entstanden; die Grenzlage der Stadt an der Hauptverkehrslinie Tallinn—Rakvere—Narva—Leningrad kann ihr unter normalen zwischenstaatlichen Verhältnissen von sehr grosser Bedeutung sein.

¹⁵) Eesti Riigi Statistika Väljannete Kogu, Esimese Üldrahvalugemise Eelkokkuvõtted, etc. S. 20.

Lokalenergiestädte sind auch die sonst weniger bedeutenden Kleinstädte: **Haapsalu (Hapsal)** und **Kuressaare (Arensburg)** im Westen Eestis. Bei beiden liegt in dem Vorkommen von heilsamen Schlambädern ihre Lokalenergie. „Durch besonders reiche Ablagerung gewisser tierischer Abfallstoffe hat sich in verschiedenen stillen Buchten und von der offenen See abge-schnürten Brackwasserseen der geschätzte Heilschlamm gebildet“¹⁶, welcher besonders für die Entwicklung von Haapsalu von grosser Bedeutung sein mag, da Haapsalu auf dem Festland liegt, und die besten und kräftigsten Schlambäder des Landes besitzt. Es wird schon seit einem Jahrhundert (1825) als Schlamm-Badeort besucht und die Zahl der Kurgäste betrug vor dem Weltkriege jährlich etwa 3000¹⁷, heute aber nur etwa 1200. Kuressaare bleibt in der Entwicklung etwas hinter Haapsalu zurück, wie dies auch die folgenden statistischen Angaben¹⁸ zeigen:

	Absolute Zahl der Bevölkerung			Zunahme in %		
	im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922	im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922
Haapsalu	2,884	3,212	4,251	100	111·4	147·5
Kuressaare	3,454	4,603	4,038	100	133·3	116·9

Bezüglich der Besucherzahl weist Kuressaare sowohl vor dem Weltkriege, wie heute etwa dieselbe Ziffer wie Haapsalu auf. Die Abnahme der Bevölkerungszahl beziehen wir aber nur auf die ortsständige Bevölkerung, welche neuerdings stark im Abnehmen begriffen ist. Dieser Umstand ist zurückzuführen auf die Frontlage in den letzten Weltkriegsjahren.

Die Zunahme ist neben Baltiski die geringste von allen Städten Eestis im Verhältnis zu dem Jahre 1881, dessen Wert mit 100 gleichgesetzt wird¹⁹).

Narva	265·1%	Võru	188·2%	Pärnu	142·8%
Valga	258·4	Viljandi	176·6	Kuressaare	116·9
Tallinn	244·7	Tartu	167·0	Baltiski	112·9
Petseri	221·5	Paide	148·8		
Rakvere	218·4	Haapsalu	147·5		

16) K. R. Kupffer, Baltische Landeskunde. Riga 1911. S. 82.

17) K. R. Kupffer, a. a. O. S. 425.

18–19) Eesti Riigi Stat. Väljaann. Kogu, Esimese Üldrahva-lug. Eelkokkuv. etc. S. 20. Für Petseri berechnet nach den von der Stadt mitgeteilten statistischen Angaben.

Die starke Überlegenheit Haapsalus über Kuressaare lässt auch die Berufsgliederung der zwei Städte erkennen. Die bedeutend grössere Zahl der Verkehrsbevölkerung, 10·4 % gegen 3·8 %²⁰, macht es offenbar, dass Haapsalu schon eine gewisse Lageenergie zukommt; es ist der wichtigste Hafen in dem Estnischen Archipel, der den Verkehr nach den zwei grossen Inseln: Hiiumaa (Dagö oder Dagden) und Saaremaa (Ösel), und den verschiedenen kleineren Inseln vermittelt. Besonders seit dem Weltkriege behauptet Haapsalu hier eine führende Rolle, seitdem sein guter Vorhafen Rohuküla (Rohoküll) mit ihm durch Eisenbahn verbunden wurde.

Als letzte Lokalenergiestadt Eestis möchte ich noch **Rakvere (Wesenberg)** anführen, welches aber erst in Zukunft eine führende Rolle zufolge seiner Lage in dem Brennschiefergebiet (Brand-schiefer- oder Kukkersitgebiet) bekommen wird. Als Kohlenersatzstoff ist der Kukkersit ungemein wichtig für das Wirtschaftsleben des jungen Staates, da er sowohl als Heizmaterial, wie auch als Gaserzeuger und wegen seiner mannigfaltigen Destillationsprodukte Anwendung findet²¹. In dem Hauptverbreitungsgebiet gelegen und unterstützt durch die Verkehrsenergie der Hauptlinie Tallinn—Rakvere—Narva—Leningrad, ausserdem am Ausgangspunkte der Linie zu seinem Hafen Kunda befindlich, sind die Lebensbedingungen der heute noch stillen Stadt gesichert. Die Hauptrolle spielt aber auch hier noch die Lokalenergie der Stadt, das Vorhandensein des Kukkersits und des Kundaer Zements. Schon das heutige Berufsbild der Bevölkerung²², wie auch die starke Volkszunahme²³ bekunden die Prosperität der Stadt.

Landwirtsch.		Industrie	Handel	Verkehr	
3·8 %		32·2 %	14·9 %	6·9 %	
Absolute Zahl der Bevölkerung			Zunahme in %		
im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922	im J. 1881	im J. 1897	im J. 1922
3,509	5,890	7,663	100	167·9	218·4

20) Riigi Stat. Keskb., Rahva Tööala etc. S. 17.

21) M. Haltenberger, Die wirtschaftsgeographische Bedeutung der Bergwirtschaft von Estland. „Internationale Bergwirtschaft“, Jahrgang I. Berlin 1925.

22) Eesti Riigi Stat. Väljaann. Kogu, Esimese Üldrahvalug. Eelkokkuv. etc. S. 20.

23) Riigi Stat. Keskb., Rahva Tööala etc. S. 17.

II. Der wirtschaftsgeographischen Lage nach wesentlich anderen Charakter haben die **Lageenergiestädte**. Hier spielt die Lage der Stadt die entscheidendste Rolle, neben der vorzüglichen Lage muss die Ausstattung mit Naturschätzen in den Hintergrund treten. Die Lageenergiestädte sind manchmal durch vorzügliche Verkehrsentwicklung ausgezeichnet, wie in dem Falle von Tallinn (Reval) und Valga (Walk), oder haben nur starken Handelscharakter, wie die südöstliche Grenzstadt Petseri (Petschur). Die Lageenergiestädte sind also auch nicht gleichen Charakters. Als solche wollen wir Tallinn, Valga und Petseri einer Untersuchung unterziehen.

Tallinn (Reval) ist das Zentrum des Nervensystems des estnischen Wirtschaftsorganismus. Durch die ausgezeichnete Meereslage an einer fast vollständig eisfreien Küste (mit Eisbrechern auch die strengsten Wintermonate durch befahrbar) gelegen, gegenüber von Helsinki (Helsingfors) und Stockholm, galt es als vorgeschobener, zweiter Vorhafen des Russischen Reiches. Als eine wichtige Einfallsporte des Baltikums, als das eine europäische Fenster des einstigen Zarenreiches kann es den heutigen Freistaat Eesti mit einem gewissen Bedenken erfüllen, andererseits aber ihn auch in dem nationalen Bewusstsein bezüglich der Zukunft kräftigen²⁴. Tallinn ist die erste Handelsstadt von Eesti. 74 % des Gesamthandels, 55·6 % der Ausfuhr, 90·8 % der Einfuhr und 80·3 % des Transithandels wird durch Tallinn erledigt. Exportiert werden nach der schriftlichen Mitteilung des Tallinner Hafenamtes hauptsächlich Holz und Holzwaren (124,552 Tonnen im Jahre 1924).

Als Industriestadt steht es auch an der Spitze der estnischen Städte; der Berufsgliederung seiner Bevölkerung nach steht es aber hinter Narva zurück, wie dies aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist²⁵.

	Landwirtsch.	Industrie	Handel	Verkehr
Tallinn	1·2	38·4	13·5	11·1
Narva	4·1	45·4	8·0	6·9

Als Verkehrsstadt ist Tallinn der wichtigste Knotenpunkt des Staates, obgleich es exzentrisch gelegen ist, und die

24) M. Friederichsen, Finnland, Estland und Lettland, Litauen. (Jedermanns Bücherei.) Breslau 1924. S. 92.

25) Riigi Stat. Keskb., Rahva Tööala etc. S. 17.

Verkehrsbevölkerung nicht einen solch grossen Prozentsatz ausmacht, wie in Valga (18·5%). Es laufen in Tallinn die russische (Moskau—Leningrad—Narva—Rakvere—Tapa—Tallinn) und die lettische (Riga—Valga—Tartu—Tapa—Tallinn) Verbindungslinien zusammen (die übrigen inländischen Linien sind von geringerer Bedeutung). Eine zweite russische Verbindung wird durch Tartu—Petseri projektiert, welche dann die estnische Hauptstadt mit der heutigen russischen Hauptstadt Moskau in direkten Verkehr setzen könnte.

Valga (Walk) ist vielleicht die ausgeprägteste Verkehrsstadt Eestis. An der lettischen Grenze gelegen, vermittelt es den regsten Verkehr des Staates; es verkehren etwa 14 Züge täglich. Diese Lageenergie der Stadt ist aber nicht nur das Ergebnis der heutigen politischen Verhältnisse, sie kam ihr auch schon zur Russenzeit zu, da Valga am Schnittpunkte der von St. Petersburg und Moskau ausgehenden Bahnlinien lag. Ausserdem berührte diesen Punkt die Linie Pärnu—Kreuzburg, welche sich an die Hauptlinie Riga—Moskau schloss. Verkehrsgeographische Bedeutung kommt der Stadt Valga auch deswegen zu, da hier durch die Zerteilung²⁶⁾ der Stadt und durch die Abschneidung der Valga—Mõisaküla (Moiseküll)-Bahnstrecke ein Verkehrshemmnis entstand. Diese Strecke muss heute in geschlossenen Waggons über lettisches Gebiet zurückgelegt werden.

Im Gegensatz zu Valga ist **Petseri (Petschur)** eine Handelsstadt. Es ist das Handelszentrum der Südostecke Eestis, wo trotz des aufgehobenen Verkehrs nach Russland sich ein reges Handelsleben abspielt. Demzufolge ist hier im Gegensatz zu Valga die Handelsbevölkerung eine stärkere, 25·4% gegen 10·6%; während die Verkehrsbevölkerung weit hinter derjenigen von Valga zurückbleibt, und zwar 2·5% gegen 18·5%. In dem landwirtschaftlich bestbebauten Gebiet gelegen, wo — wie schon bei Viljandi erwähnt — über $\frac{1}{3}$ des Bodens Ackerland ist, beschäftigt sich die Bevölkerung mit landwirtschaftlichem Handel. Besonders in Flachs wird viel Geschäft getrieben.

*

Neben den behandelten 9 Städten Eestis haben wir noch in aller Kürze der Städte Tartu, Baltiski, Võru und Paide zu gedenken. Es lässt sich schwer sagen, welchem Typus man diese Städte unterordnen

26) Etwa $\frac{1}{4}$ der Stadt gehört zu Lettland.

könnte. Wirtschaftsgeographisch haben sie sehr kleine Bedeutung, höchstens der zweitgrössten Stadt des Landes, der Universitätsstadt **Tartu (Dorpat)**, könnte man heute schon insofern eine Bedeutung beimessen, als es in Zukunft als eine Lageenergiestadt, und zwar als eine wichtige Verkehrsstadt eine Rolle spielen wird. Die projektierte Pärnu—Viljandi—Tartu—Petseri-Linie wird mit einem Schlage aus Tartu einen erstklassigen Verkehrsknoten machen. Auf der Hälfte der Strecke zwischen Valga und Tapa gelegen, werden sich hier also die aus Riga und Moskau einerseits und aus Tallinn und Leningrad andererseits kommenden Linien treffen. — **Baltiski (Baltischport)**, **Võru (Werro)** und **Paide (Weissenstein)** sind wirtschaftsgeographisch so unwesentlich, dass wir auf sie gar nicht näher eingehen wollen, und nur die Berufsgliederung der Bevölkerung der drei Städte anführen²⁷⁾.

	Landwirtsch.	Industrie	Handel	Verkehr
Baltiski	12·7	16·0	8·7	13·7
Võru	4·0	28·3	16·6	5·0
Paide	2·8	34·7	11·0	5·9

Wie aus diesen Angaben ersichtlich ist, käme die Zwergstadt Baltiski als eine Landwirtschaftsstadt in Betracht, hier ist die Zahl der Landwirtschaftstreibenden im ganzen Lande die grösste; und die weitere Zwergstadt Paide als Industriestadt, es steht diesbezüglich an dritter Stelle in Eesti (Narva mit 45·4% und Tallinn mit 38·4%).

27) Riigi Stat. Keskb., Rahva Tööala etc. S. 17.