

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РФ

№ фонда	500
№ описи	12451
№ дела по описи	902
№ коробки	96

Nur für den Dienstgebrauch!

**Militärgeographische Angaben
über das Europäische Rußland**

Die Baltischen Länder
(Estland, Lettland, Litauen)

Textheft

Abgeschlossen am 1. März 1941

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin, 1941

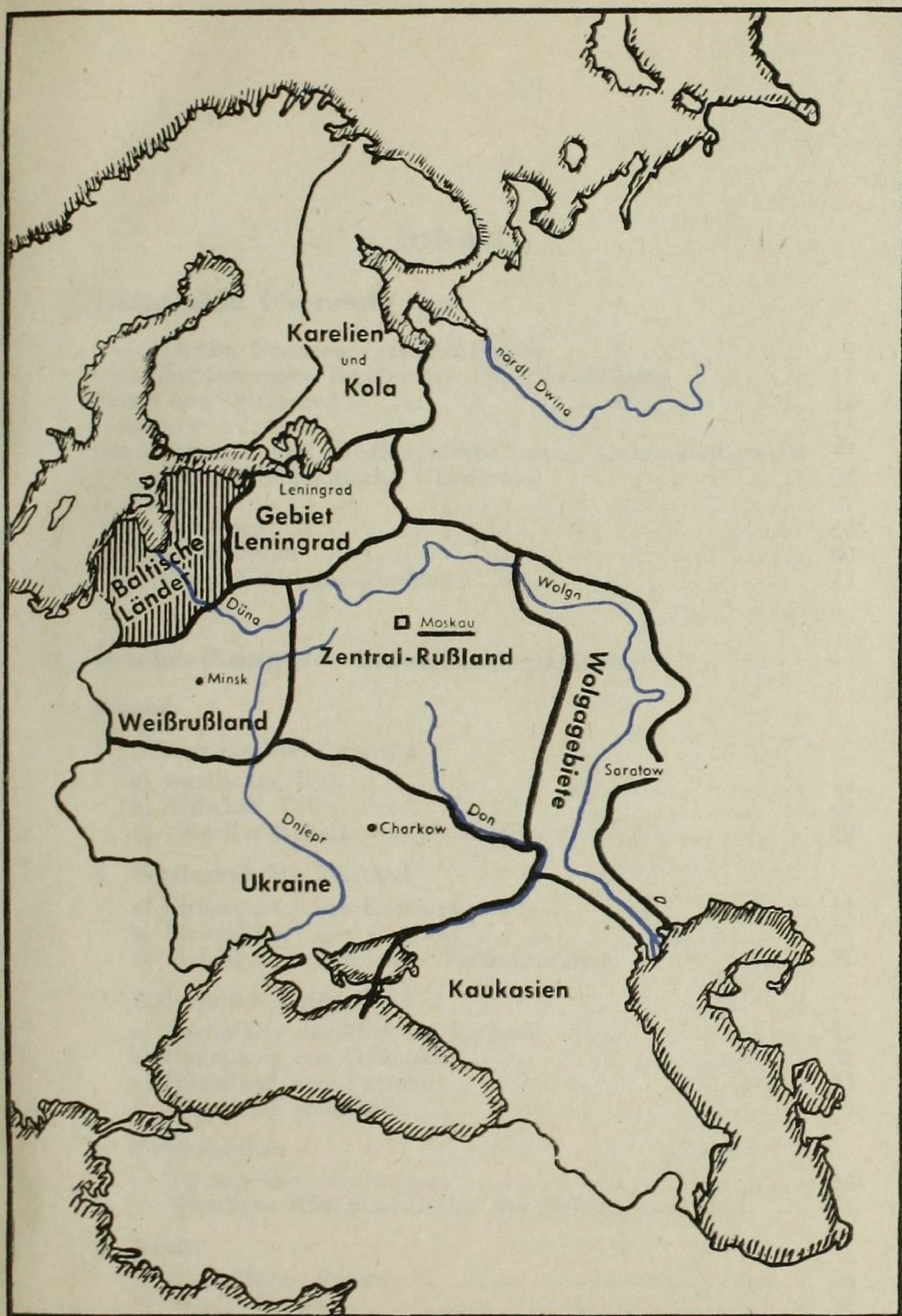
Vorwort

Die vorliegende Mappe B „Die Baltischen Länder“ ist eine der Regional-Beschreibungen der „Militärgeographischen Angaben über das Europäische Rußland“, deren Gliederung aus dem auf der nächsten Seite stehenden Plan ersichtlich ist. Angaben über das gesamte Europäische Rußland sind enthalten in der Mappe A: Allgemeiner Überblick.

Bei den Grenzen der baltischen Länder ist der Stand von 1940 im Augenblick der Eingliederung in die Sowjetunion zugrunde gelegt worden. Lediglich auf der Abbildung 10 „Verwaltungsgliederung“ wurde für die Grenze Litauens gegen Weißrußland der letzte bekannte Stand gewählt. Sämtliche Statistiken und Zahlenangaben beruhen auf einem Stand von vor 1939, also vor Anschluß des Wilnagebietes. Die im Kapitel 1 der Allgemeinen Übersicht angegebenen Zahlen schließen dagegen das Wilnagebiet ein.

Eine einheitliche Namensgebung war nicht durchführbar. Im allgemeinen wurden die nationalüblichen Bezeichnungen (estnischen, lettischen, litauischen) gewählt (z. B. bei den Straßenkarten). Wo jedoch abweichende deutsche Bezeichnungen bei uns allgemein üblich sind, wurden diese neben den nationalen angewandt. Auch die Russen bedienen sich heute der nationalen Bezeichnungen.

Das zur Verfügung stehende Material war entsprechend seiner Herkunft aus den drei selbständigen Staatsgebilden stark uneinheitlich. Vereinheitlichung war nicht überall durchführbar, z. B. bei den Textabbildungen 7, 8, 9 und den Straßenkarten.



Plan der Regionalbeschreibungen

Inhalt

A. Allgemeine Übersicht

1. Lage, Größe, Grenzen; Geschichtliches	9
2. Oberflächenformen, Bodenarten und Bewachsung	11
3. Klima und Witterung	12
4. Gewässer	16
5. Bevölkerungs- und Siedungsverhältnisse, Gesundheitswesen	17
6. Verwaltung und politische Gliederung	24
7. Wirtschaft	27
8. Verkehrswesen	34
9. Nachrichtenwesen	40
10. Militärische Gesamtbeurteilung	42

B. Beschreibung der Einzellandschaften

I. Estland

1. Nordestnisches Tafelland	
a) westlicher Teil	49
b) östlicher Teil	49
c) Hügellandschaft von Wesenberg	49
2. Westestnisches Tiefland	
a) Stromgebiet des Kassargen	51
b) Stromgebiet der Pernau	51
c) Gebiet der nördlichen Vizjärvzuflüsse	51
3. Südestnisches Hügelland	
a) Seenplatte nördlich des Embach	53
b) Hügelland von Odenpäh	53
c) Hügelland von Petschur	53
d) Hügelland von Fellin	53
4. Peipusbecken	
a) Stromgebiet der Narowa	54
b) Westliche Küstenniederung des Peipus	55
5. Inseln	
a) Ösel, Moon, Ruhnö	56
b) Dagö, Worms	56

II. Lettland

1. Küstenniederung	61
2. Kurisches Hügelland	62
3. Mitauer Becken	64
4. Westlivländisches Hügelland	65
5. Zentrallettisches Hügelland	67
6. Ostlettische Senke	68
7. Hügelland von Lettgallen	70

III. Litauen

1. Westlitauische Randebene	74
2. Senke von Nordzemaiten	75
3. Hügelland von Hochzemaiten	76
4. Mittellitauische Mulde	78
5. Ebene von Kowno	80
6. Baltisch-Litauischer Höhenrücken	82
a) nördlicher Teil	82
b) mittlerer Teil	82
c) südlicher Teil	83

C. Einzelangaben

1. Gewässerverzeichnis	
a) Flüsse	87
b) Seen	94
2. Ortschaftsverzeichnis	96
3. Kunstbauten im Verlaufe der wichtigsten Straßenzüge	
a) Straßenzug: Taurage (Tauroggen) — Šiauliai (Schaulen) — Jelgava (Mitau) — Riga — Pskow	164
b) Straßenzug: Kaunas (Kowno) — Daugavpils (Dünaburg) — Ostrow	168
c) Straßenzug: Palanga — Kretinga — Kaunas (Kowno) — Wilna	170
d) Straßenzug: Liepāja (Libau) — Jelgava (Mitau) — Riga	171
e) Straßenzug: Riga — Jaunjelgava (Friedrichstadt) — Jekabpils (Jakobstadt) — Daugavpils (Dünaburg)	172
f) Straßenzug: Riga — Valmiera — Valga — Tartu — Jõgeva Järva-Jaani — Aegviidu — Reval (Tallinn)	174
g) Straßenzug: Reval — Rakvere — Narva — Grenze	176

Kurzer militärgeographischer Sprachführer

1. Deutsch — russisch	178
2. Deutsch — estnisch	181
3. Deutsch — lettisch	183
4. Deutsch — litauisch	187

A. Allgemeine Übersicht

1. Lage, Größe, Grenzen; Geschichtliches

Die baltischen Länder Estland, Lettland und Litauen liegen am Westrande der riesigen russischen Tiefebene und trennen diese vom Gestade der mittleren Ostsee. In ihrer Lage, im Charakter ihrer Landschaften und Einwohner sind diese Länder ein Übergangsgebiet zwischen Mittel- und Nordeuropa einerseits und Mittel- und Osteuropa andererseits.

L a n d	Fläche qkm	Einwohner	Einwohner je qkm
Estland	47 549	1 129 804	24
Lettland	65 791	1 956 465	30
Litauen etwa	60 000	3 000 000	48

Über die **Größenverhältnisse** und Entfernungen unterrichtet die beiliegende Abbildung 1.

Die **Grenzen** der baltischen Länder werden gegen Westen und Norden durch die Ostsee und den Finnischen Meerbusen gebildet. Die Ostgrenze erhält in ihrem nördlichen Teil einen natürlichen Abschluß durch die Wasserlinie des Peipussees und der südlich anschließenden Sumpfniederungen. Die übrigen Grenzen gegen Rußland und Deutschland sind offen.

Historisch waren die Länder seit dem frühen Mittelalter ein Spielball der an die Gestade der Ostsee drängenden Mächte. Zunächst war es der Deutsche Orden, der etwa um 1240 die Landschaften Kurland, Livland und Estland (das heutige Estland und Lettland) eroberte und bis zum Jahre 1561 als deutsches Reichsland gegen die andrängende Flut des Ostens verteidigte. Eine Eroberung des dazwischenliegenden Litauens war dagegen trotz aller Bemühungen nicht gelungen. Litauen geriet durch Personalunion unter polnische Herrschaft und Kultureinfluß. Diese Teilung der Länder in deutsche und polnisch-russische Kultureinflußgebiete sind bis auf den heutigen Tag noch deutlich wahrnehmbar. Im weiteren Verlauf der Geschichte wurde Est-, Liv- und Kurland schwedisch, um zusammen mit Litauen im Laufe des 18. Jahrhunderts unter russische Herrschaft zu gelangen. Im Weltkrieg wurden die Länder durch deutsche Truppen von der Russenherrschaft befreit, um sich nach Abzug dieser zu selbständigen Staaten auszurufen. Nach etwa 20jähriger Selbständigkeit erfolgte 1940 die Einverleibung der selbständigen Staaten als Bundesrepubliken in den Verband der UdSSR.

Baltische Länder: Größenverhältnisse und Entfernungen

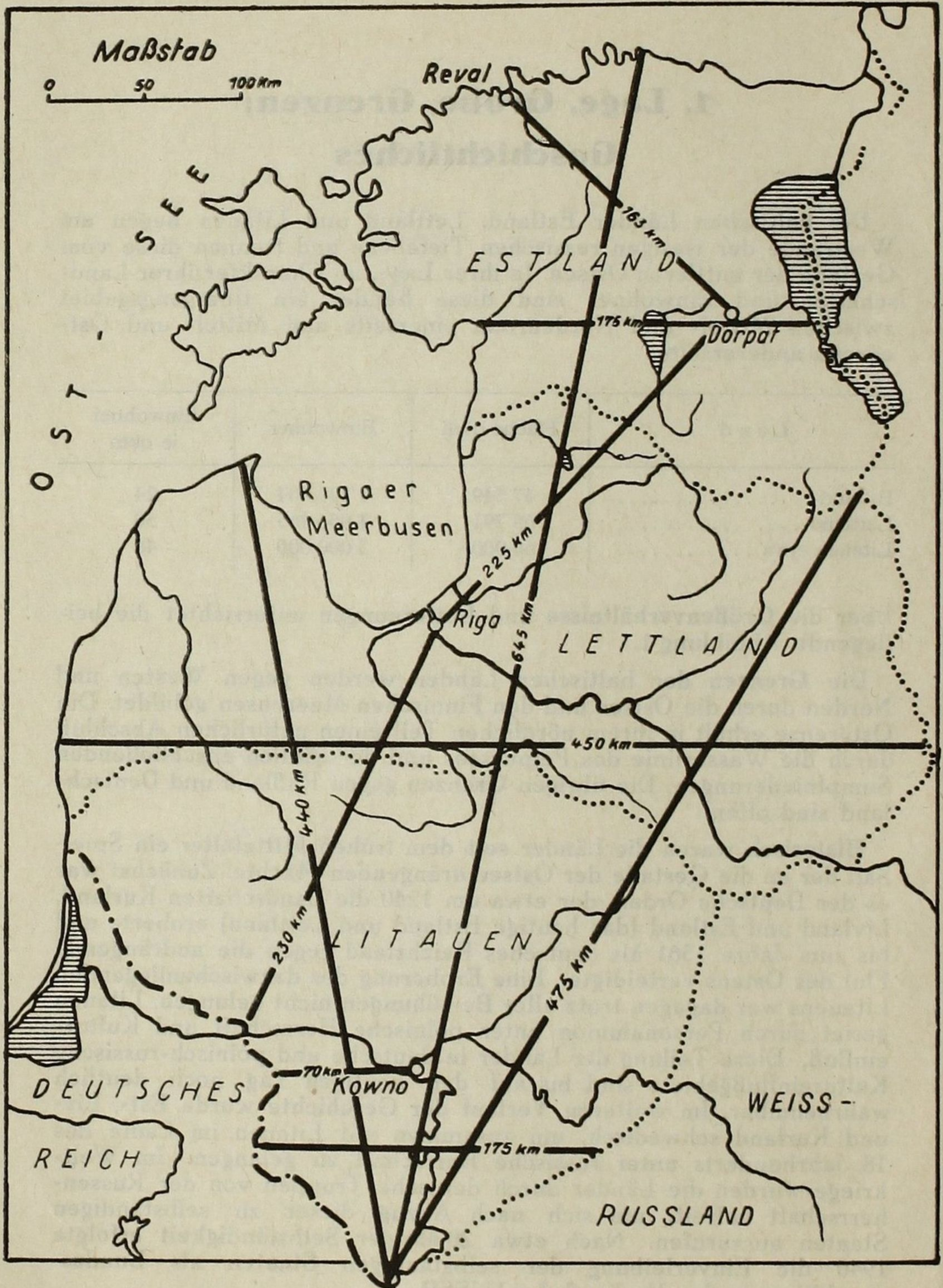


Abb. 1

2. Oberflächenformen, Bodenarten und Bewachsung

Der **Untergrund** des baltischen Raumes besteht aus einer flachwelligen Felstafel, die an der Nordküste Estlands und an den tief eingeschnittenen Flußtälern der Düna und der Livländischen Aa (Gauja) als **Steilufer** zutage tritt. Auf diesem Felsuntergrund liegen lockere Aufschüttungen von Bodenmassen und Geröll, die im Norden eine ebene, nur schwache Decke bilden und fortschreitend nach Süden an Mächtigkeit zunehmen. — An vielen Stellen türmen sich die Erdmassen zu **Hügellandschaften**, wie die Pantifer Höhen in Nordestland (Emmumägi 166 m), die Livländischen Höhen in Südestland (Munamägi 316 m), die Hügellandschaft von Lettgallen (Sichelberg 289 m) und die Hügellandschaft von Shamaiten (210 m). An anderen Stellen werden zusammenhängende **Hügelrücken** gebildet. Besonders typisch hierfür ist die Kurisch-Litauische Endmoräne südlich von Mitau. — Zwischen diesen Hügellandschaften liegen besonders in Estland und Nordlettland ausgedehnte Sumpfgebiete.

Die **Küste** fällt im Norden gegen den Finnischen Meerbusen in einem 30 bis 50 m hohen **Steilufer** ab und bildet hier infolge ihrer reichen Gliederung mehrere von Inseln geschützte gute **Naturhäfen**. Die östlichen Küstenstreifen am Rigaer Meerbusen und an der offenen Ostsee sind dagegen völlig flach und fast ohne jede Gliederung. Hier liegen die Häfen zumeist im Schutze der **Flußmündungen** und leiden unter einer starken Versandung.

Die **Bodenarten** sind sehr unterschiedlich. In den Küstenniederungen und den Einsenkungen findet man vorwiegend Sandböden, während die besseren lehmigen Böden vielfach in den Hügelgebieten zu finden sind. Eine Ausnahme bildet das Mitauer Becken mit schweren Lehm Böden. Bemerkenswert sind die Kalkschotterböden auf der Gesteinstafel Nordestlands.

Die **Bewachsung** wird in den baltischen Ländern durch günstige klimatische Verhältnisse gefördert. Nach der Dichte des Bestandes kann man folgende Vegetationsformen unterscheiden:

Die **Wälder** nehmen heute noch etwa ein Drittel der Gesamtfläche ein, obwohl gerade hier in den letzten Jahrzehnten große Verwüstungen angerichtet wurden. Die größten geschlossenen Waldgebiete findet man in Litauen, in den Hügellandschaften Lettlands und im Nordwesten Estlands. Im Norden herrschen Nadelwälder vor, während im Süden auch die Buche und Eiche heimisch ist.

Die **Gehölzwiesen** sind feuchte bis sumpfige Birkenhaine, auf deren ausgedehnten Lichtungen Heu gewonnen wird. Sie sind besonders in Nordlettland und Estland weit verbreitet.

Die **Karstweiden** bedecken in Estland und auf den Inseln riesige trockene Flächen und sind zumeist nur mit Wacholderbüschen bestanden.

Die **Hochmoore** sind strichweise mit sogenannten Krüppelkiefern bewachsen. Das sind mit einer breiten Krone versehene Bäumchen, die oft 100 Jahre alt werden und nur eine Höhe von 2 bis 3 m erreichen.

3. Klima und Witterung

Auch **Klima** und **Witterung** zeigen, bedingt durch den noch nicht ausgeschalteten Einfluß des Atlantischen Ozeans und der ausgleichenden Wirkung der Ostsee, ausgesprochene Merkmale eines Übergangsgebietes zwischen mitteleuropäischem Seeklima und osteuropäischem Kontinentalklima. Hierdurch sind auch die Witterungsunterschiede zwischen den nördlichen und südlichen und den östlichen und westlichen Landesteilen zu erklären.

Der **Frühlingsanfang** verzögert sich fortschreitend von Süden nach Norden. Er beginnt, begleitet von riesigen Überschwemmungen, in Litauen Ende März und in Estland erst Ende April und verursacht die völlige Wegelosigkeit dieser Jahreszeit. Zunächst behindern tauende Schneemassen und strömendes Wasser alle Bewegungen. Später werden die Wege durch Auftauen des Untergrundes fast völlig grundlos. Die Schmelzwasser verlaufen sich wegen der tiefgefrorenen Böden nur langsam.

Der **Sommer** ist kurz, aber infolge der langen Tage sehr intensiv. Die erste Hälfte ist meist regenarm, was aber durch die starke Winterfeuchtigkeit im Boden ausgeglichen wird. Plötzlich auftretende Nachtfröste gefährden die Ernten. Die zweite Hälfte ist wärmer, es werden nicht selten Temperaturen bis zu $+30^{\circ}$ gemessen, während das Mittel bei $+17^{\circ}$ liegt (Abb. 3). Gewittergüsse sind in dieser Zeit keine Seltenheit.

Der **Herbst** setzt Anfang Oktober, oft schon im September, begleitet von strömenden **Regenfällen** ein und verwandelt in kurzer Zeit alle Wege in breite Sumpfbänder. Das fast ständig trübe Wetter, der alles überdeckende Schmutz und die undurchdringliche Finsternis der Nächte machen ihn zu einer stark auf das Gemüt wirkenden trostlosen Jahreszeit. Mit stärkeren **Frösten** muß bereits Anfang Oktober gerechnet werden.

Der eigentliche **Winter** setzt etwa Anfang Dezember ein, während mit einer geschlossenen Schneedecke erst Ende Dezember gerechnet werden kann. Die zweite Winterhälfte ist meistens schneereicher und erreicht Temperaturen bis zu -30° , während das Mittel wesentlich niedriger, etwa bei -6° , liegt (Abb. 3). Über die Schneehöhen orientiert die Abb. 4, während die Vereisung der Flüsse aus der Abb. 5 zu ersehen ist. Die Tage sind besonders im Norden, im Gegensatz zum Sommer, nur sehr kurz (5 Stunden).

Die Menge der **Niederschläge** beträgt etwa 500 bis 600 mm im Jahre. Die Mengen nehmen von Westen nach Osten und von Süden nach Norden merkbar ab.

Baltische Länder: Durchschnittstemperaturen

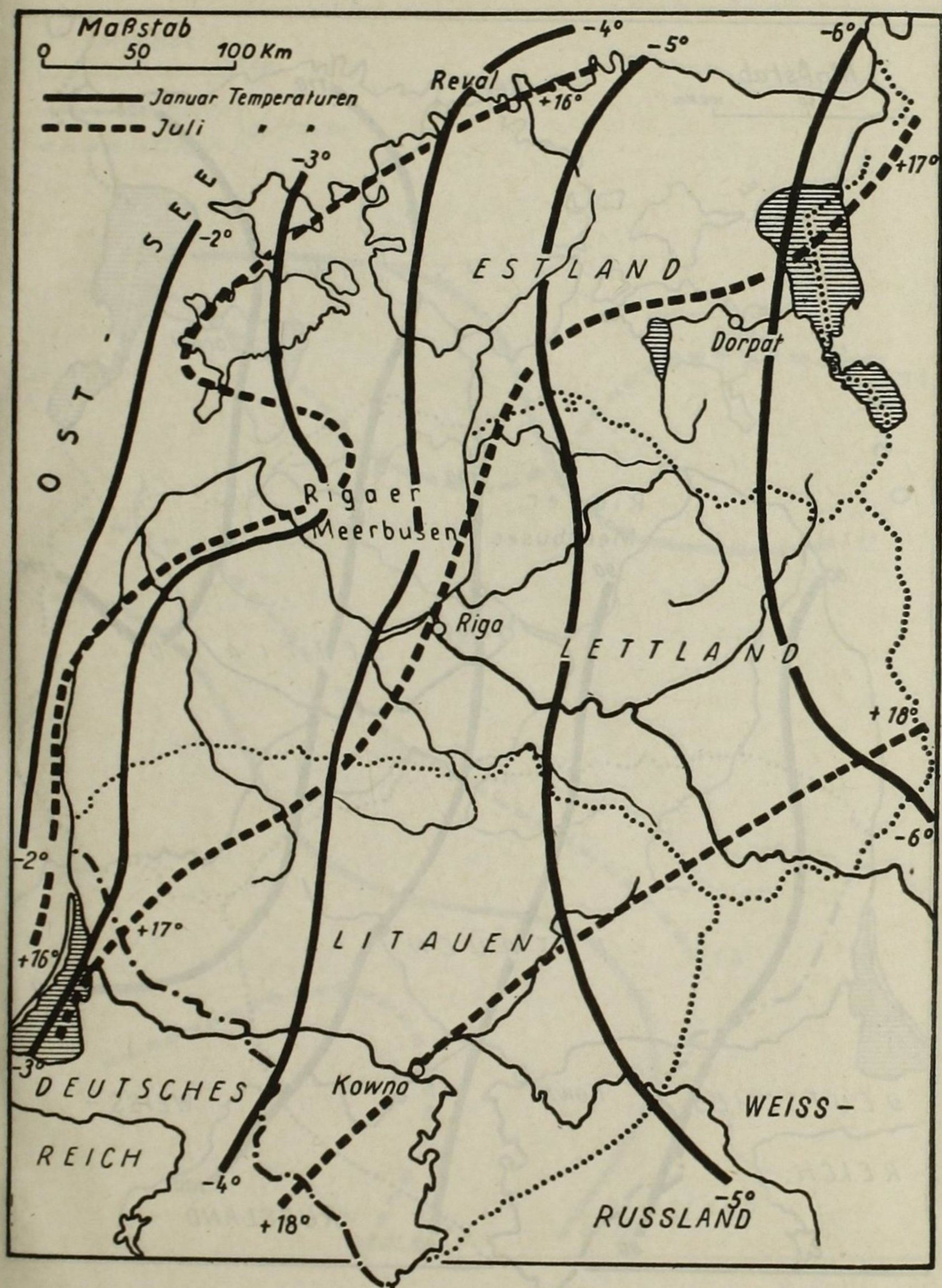


Abb. 3

Baltische Länder: Dauer der Schneedecke in Tagen

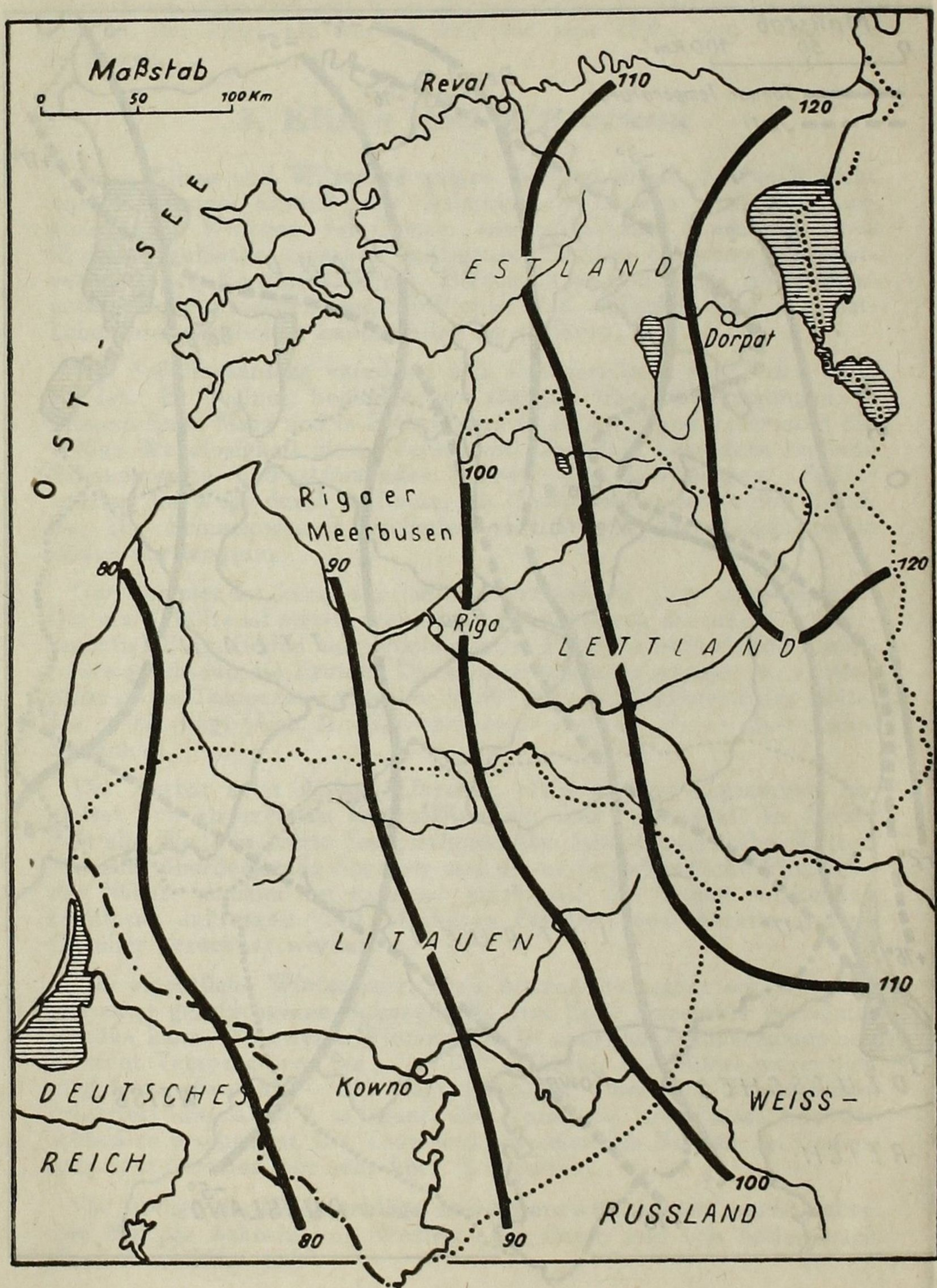


Abb. 4

Baltische Länder: Vereisungsdauer der Flüsse

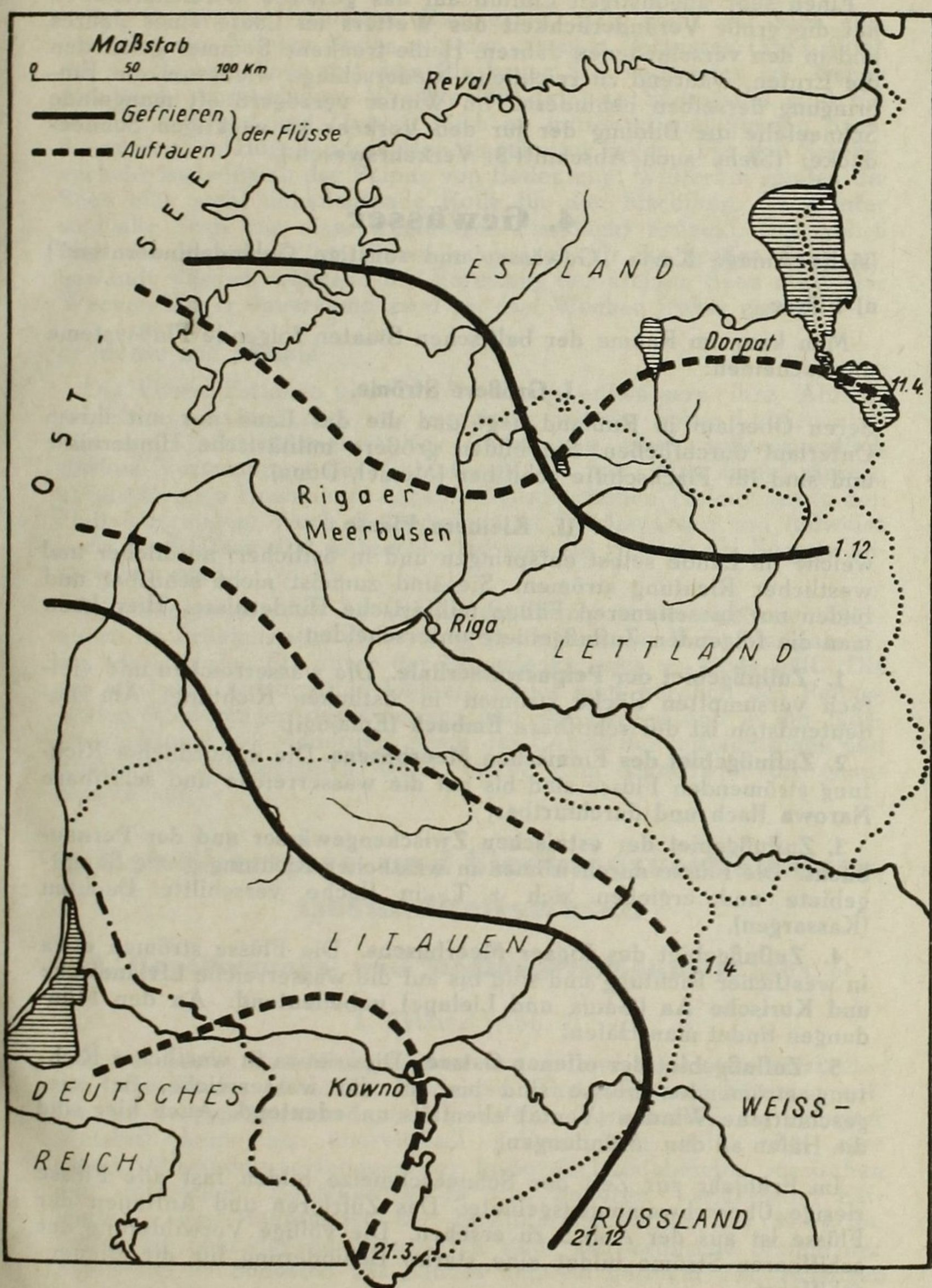


Abb. 5

Einen sehr ungünstigen Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben hat die große **Veränderlichkeit des Wetters** im Laufe eines Jahres und in den verschiedenen Jahren. Heiße trockene Sommer gefährden die Ernten, während zu reichliche Niederschläge wiederum die Einbringung derselben behindern. Im Winter verzögern oft mangelnde Schneefälle die Bildung der für den Verkehr so wichtigen Schneedecke. (Siehe auch Abschnitt 8: Verkehrswesen.)

4. Gewässer

(siehe Anlage Karte „Gewässer und sonstige Geländehindernisse“)

a) Flüsse

Man kann im Raume der baltischen Staaten folgende Flußsysteme unterscheiden:

I. Größere Ströme,

deren Oberlauf in Rußland liegt und die das Land nur mit ihrem Unterlauf durchfließen. Sie bilden größere militärische Hindernisse und sind für Flachschiffe schiffbar (Memel, Düna).

II. Kleinere Flüsse,

welche im Lande selbst entspringen und in östlicher, nördlicher und westlicher Richtung strömen. Sie sind zumeist nicht schiffbar und bilden nur in selteneren Fällen militärische Hindernisse. Hier kann man die folgenden Zuflußgebiete unterscheiden:

1. **Zuflußgebiet der Peipuswasserlinie.** Die wasserreichen und vielfach versumpften Bäche strömen in östlicher Richtung. Am bedeutendsten ist der schiffbare **Embach** (Emajõgi).

2. **Zuflußgebiet des Finnischen Meerbusens.** Die in nördlicher Richtung strömenden Flüsse sind bis auf die wasserreiche und schiffbare **Narowa** flach und durchfurtbar.

3. **Zuflußgebiet der estnischen Zwischengewässer und der Pernaubucht.** Die Flüsse durchströmen in westlicher Richtung große Sumpfgebiete und ergießen sich z. T. in flache verschilfte Buchten (Kassargen).

4. **Zuflußgebiet des Rigaer Meerbusens.** Die Flüsse strömen etwa in westlicher Richtung und sind bis auf die wasserreiche **Livländische und Kurische Aa** (Gauja und Lielupe) unbedeutend. An den Mündungen findet man Häfen.

5. **Zuflußgebiet der offenen Ostsee.** Diese etwa in westlicher Richtung strömenden Flüsse sind bis auf die wasserreiche, tief eingeschnittene **Windau** (Venta) ebenfalls unbedeutend. Auch hier sind die Häfen an den Mündungen.

Im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze bilden fast alle Flüsse riesige Überschwemmungsgebiete. Das Zufrieren und Auftauen der Flüsse ist aus der Abb. 5 zu sehen. Die völlige Verwilderung der schiffbaren Ströme bildet eine starke Behinderung für die Binnenschifffahrt.

b) Seen

Das Gebiet des baltischen Raumes ist recht reich mit Seen ausgestattet. Im Norden finden wir den riesigen Peipussee (3583 qkm), der durch eine Enge mit dem Pleskauer See verbunden ist. Neben dem recht ansehnlichen Virzjärv (284 qkm) in Südestland sind besonders Lettland und Litauen reich an mittleren und kleinen Seen, die zumeist in Hügellandschaften eingebettet liegen. Für den Schiffsverkehr ist lediglich der Peipus von Bedeutung. Weiterhin spielen die Seen eine nicht unbedeutende Rolle für den Fischfang. Im Winter sind alle Seen von einer tragfähigen Eisschicht bedeckt. Die Abb. 5 über die Vereisung der Flüsse kann auch für die großen Seen angewandt werden, während die Vereisung der kleinen Seen etwa vier Wochen länger dauert und zwei bis drei Wochen früher einsetzt.

c) Moore und Sümpfe

Die Flüsse Estlands und Nordlettlands entwässern ihre Abflußgebiete nur ungenügend, was zusammen mit der hohen Luftfeuchtigkeit und Undurchlässigkeit des Bodens zu einer **außerordentlich starken Versumpfung** der Gebiete geführt hat. Man findet riesige, uhrglasförmige Hochmoore neben ausgesprochenen Tiefmooren in den Flußniederungen. Auch die sogenannten Gehölzwiesen und teilweise auch die Wälder sind so feucht, daß man sie vielfach als Sümpfe ansprechen muß.

Die Sümpfe werden im Winter oft durch Abkürzungswege überquert. Im Frühjahr sind diese Wege meist noch bis Ende Mai passierbar, da sich das Eis unter der Moosdecke noch so lange hält. Die am stärksten versumpften Gebiete findet man nördlich des Peipus, in den Niederungen des Kasargen und der Pernau und in der langgestreckten Ewst-Niederung. Auch das Gebiet der lettländischen und litauischen Strandebenen weist hinter dem Dünenwall oft Stausümpfe auf.

5. Bevölkerungs- und Siedungsverhältnisse, Gesundheitswesen

A. Bevölkerungs- und Siedungsverhältnisse (Abb. 6)

1. Estland (Abb. 7)

Die dichteste **Besiedlung** weisen wegen ihrer stärkeren Verstädterung die Kreise (Abb. 10) Harjumaa, Tartumaa und Virumaa auf. Der am ausgeprägtesten landwirtschaftlich besiedelte Kreis Petschur (Petseri) kann als übervölkert gelten. Man trifft hier eine starke Abwanderungstendenz der kulturell tiefstehenden russischen und estnischen Bevölkerung in die anderen Landesteile Estlands. — Die Hauptmasse der Bevölkerung stellen mit 89 % die **Esten**, die überwiegend evangelisch sind. Der estnische Stamm der Setukesen im Südosten des Landes und ein geringer Teil sonstiger

Estland: Bevölkerungsdichte

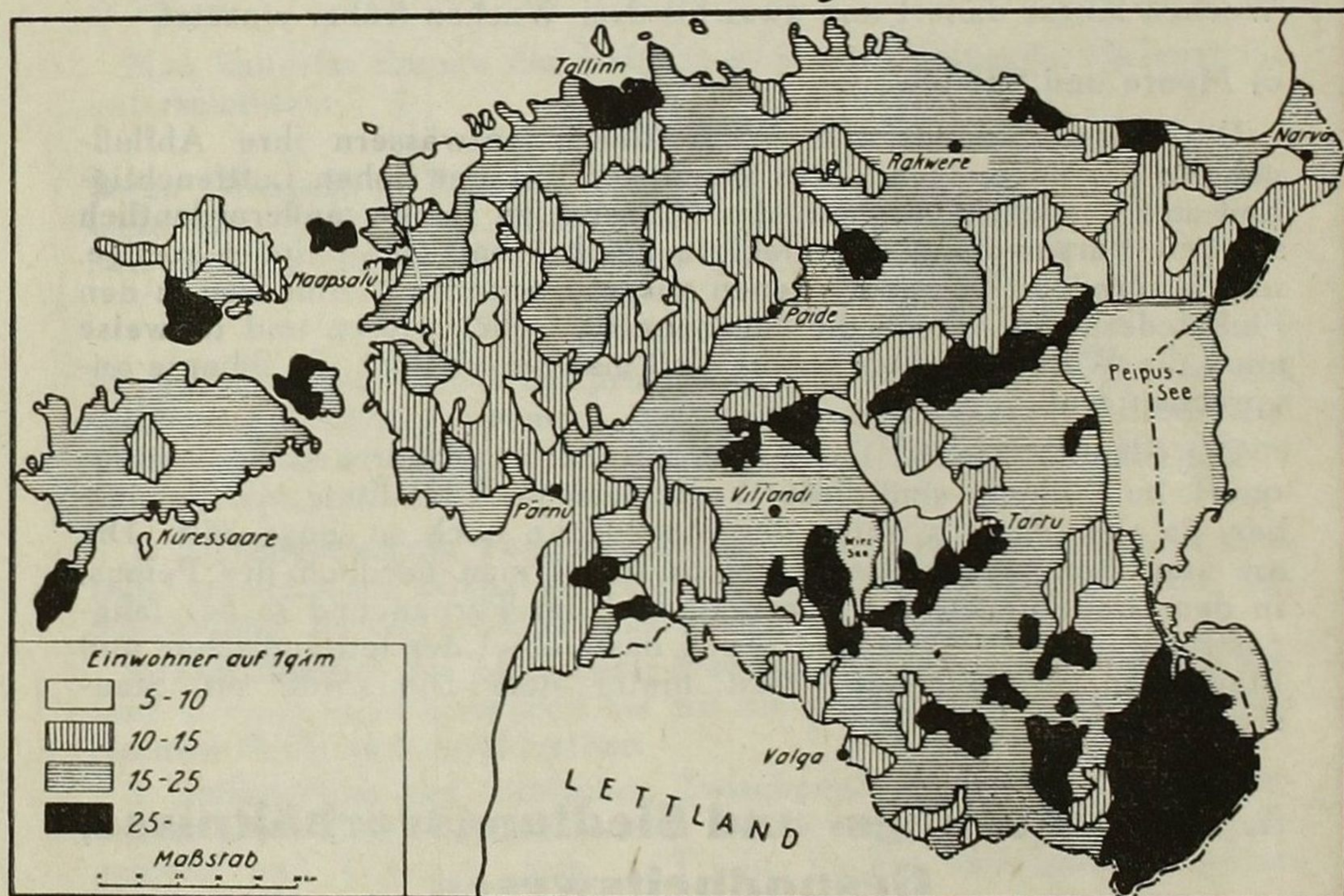
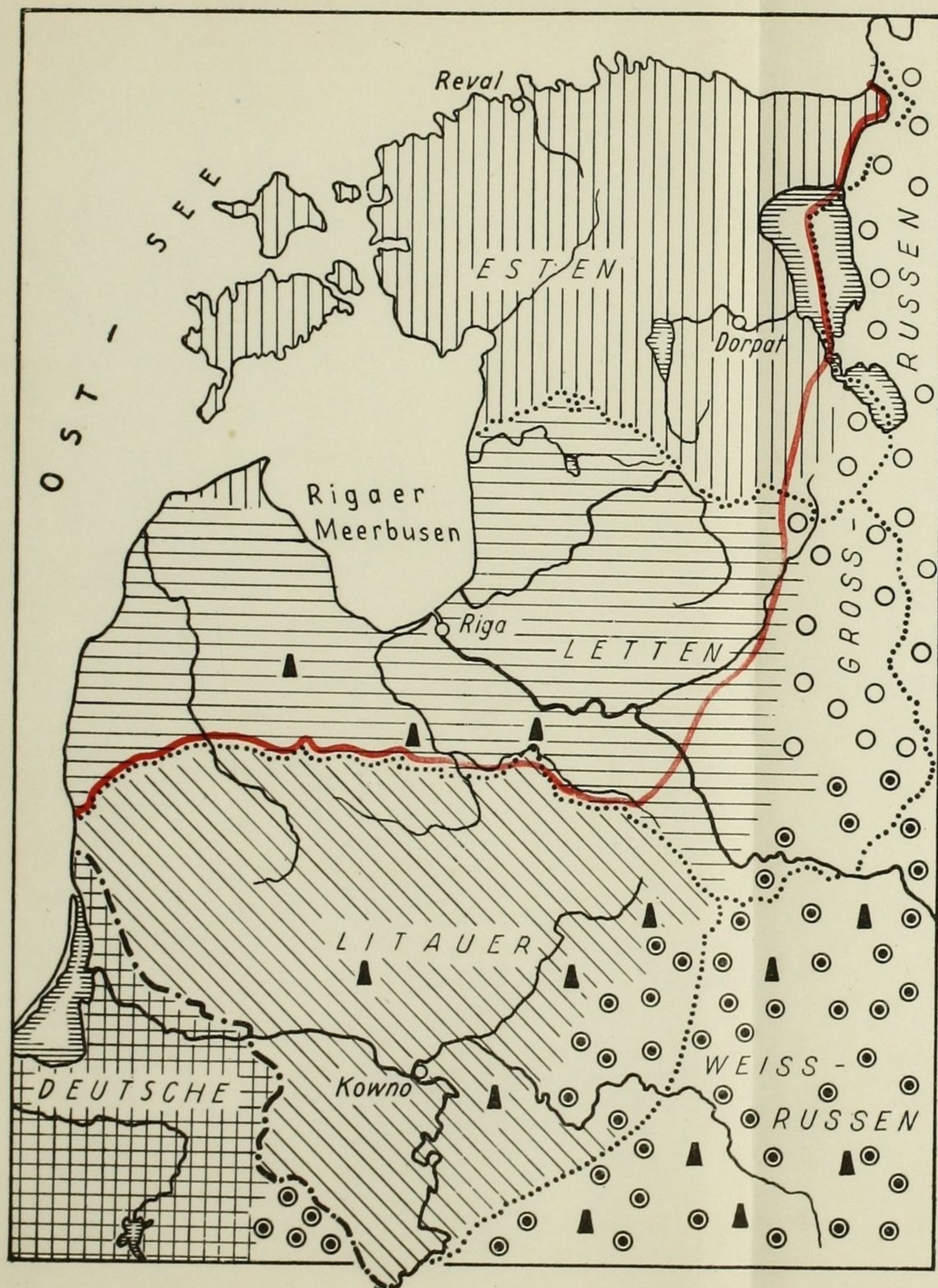


Abb. 7

Baltische Länder: Nationalitätenverteilung

1



Zeichenerklärung

||| |
Esten u.
Liven

|||||
Letten

\\ \\ \\
Litauer

○ ○ ○ Großrussen

● ● ● Weißrussen

▲ ▲ ▲ Juden

|||||
Deutsche

— Grenze
der deutschen
Kultureinflußzone

Abb. 6

Esten sind griechisch-orthodox. Die **Russen** stellen 9 % der Bevölkerung. Sie siedeln als Bauern vornehmlich im Kreise Petschur, am westlichen Ufer des Peipussees und entlang der Narowa. Die russische Bevölkerung in den Städten, die überwiegend zur Schicht der russischen Intelligenz gehörte, dürfte im Zuge der letzten politischen Wandlungen untergegangen sein. Der Anteil der **Juden** ist im Verhältnis zu Lettland und Litauen mit nur 0,4 % geringfügig. Die **Schweden**, die auf den Estland vorgelagerten kleinen Inseln, vornehmlich im Moon-Sund, wohnten und 0,7 % der Bevölkerung ausmachten, sind zum Teil ausgesiedelt worden und sollen wie die **Deutschen** vollkommen Estland verlassen, so daß neben den Esten nur noch die Russen das nationale Gesicht des Landes bestimmen.

Die **Esten**, die einst ein kriegerischer Stamm waren, gelten heute als arbeitsam und genügsam. Ihrer Sprache nach gehören sie zur finnisch-ugrischen Gruppe. Rassisch scheinen sie wesentlich nordisch und ostbaltisch bestimmt zu sein. Von ihren russischen Nachbarn unterscheiden sie sich durch ihre stärkere nordische Prägung. Ihre kulturelle Entwicklung stand unter starkem deutschem Einfluß, mit Ausnahme des Kreises Petschur (Petseri), der unter russischem Einfluß stand. Ihre Volkskultur ist nicht unwesentlich von Schweden mitbestimmt. Die Verstädterung — 68 % der Bevölkerung leben auf dem Lande — ist gering. Die überwiegend bäuerliche Bevölkerung siedelt vornehmlich in Einzelhöfen.

2. Lettland (Abb. 8)

Die Besiedlung ist in Lettgallen am dichtesten, das mit seiner kulturell wenig entwickelten aber sich stark vermehrenden Bevölkerung die anderen Landesteile unterwandert. Die **Letten** stellen mit 76 % den Hauptanteil der Bevölkerung. Von diesen aber sind nur 60 % eigentliche, nach ihrer Konfession fast ausschließlich evangelische Letten, während 16 % zu dem durch seinen katholischen Glauben, durch seinen Dialekt und seine lange gesonderte Geschichtsentwicklung von den Letten unterschiedenen lettischen Stamm der **Lettgaller** gehören. Die Lettgaller haben über ihr eigentliches Wohngebiet hinaus als Wanderarbeiter und Kleinbauern in steigendem Maße in Livland und Kurland Einzug gefunden. Die drei alten Provinzen Livland, Kurland und Semgallen können nach dem Abzug der **Deutschen** in ihrer Landbevölkerung als rein lettisch gelten. Die **Weißbruthenen** im Kreise Illuxt und die **litauischen** Zwischensiedlungen entlang der Südgrenze Lettlands fallen durch ihre geringe Zahl nicht ins Gewicht. Auch die Kleinstädte sind überwiegend lettisch, in Kurland und Semgallen jedoch mit einer stärkeren jüdischen Bevölkerung durchsetzt. Allein die Großstadt Riga weist einen starken nichtlettischen Einschlag durch **Juden** (12 %), **Russen** (7,5 %), **Polen** (4,1 %) und andere auf. Dagegen ist die Provinz Lettgallen völkisch stark gemischt. Hier stellen die **Russen**, die 11,5 % der Gesamtbevölkerung Lettlands ausmachen, über ein Fünftel der Bevölkerung. In den östlichen Kreisen Lettgallens, Abrene und Ludsen beträgt die russische Bevölkerung sogar 50 bzw. 35 %. Etwa ein Drittel der Russen sind

Lettland: Bevölkerungsdichte

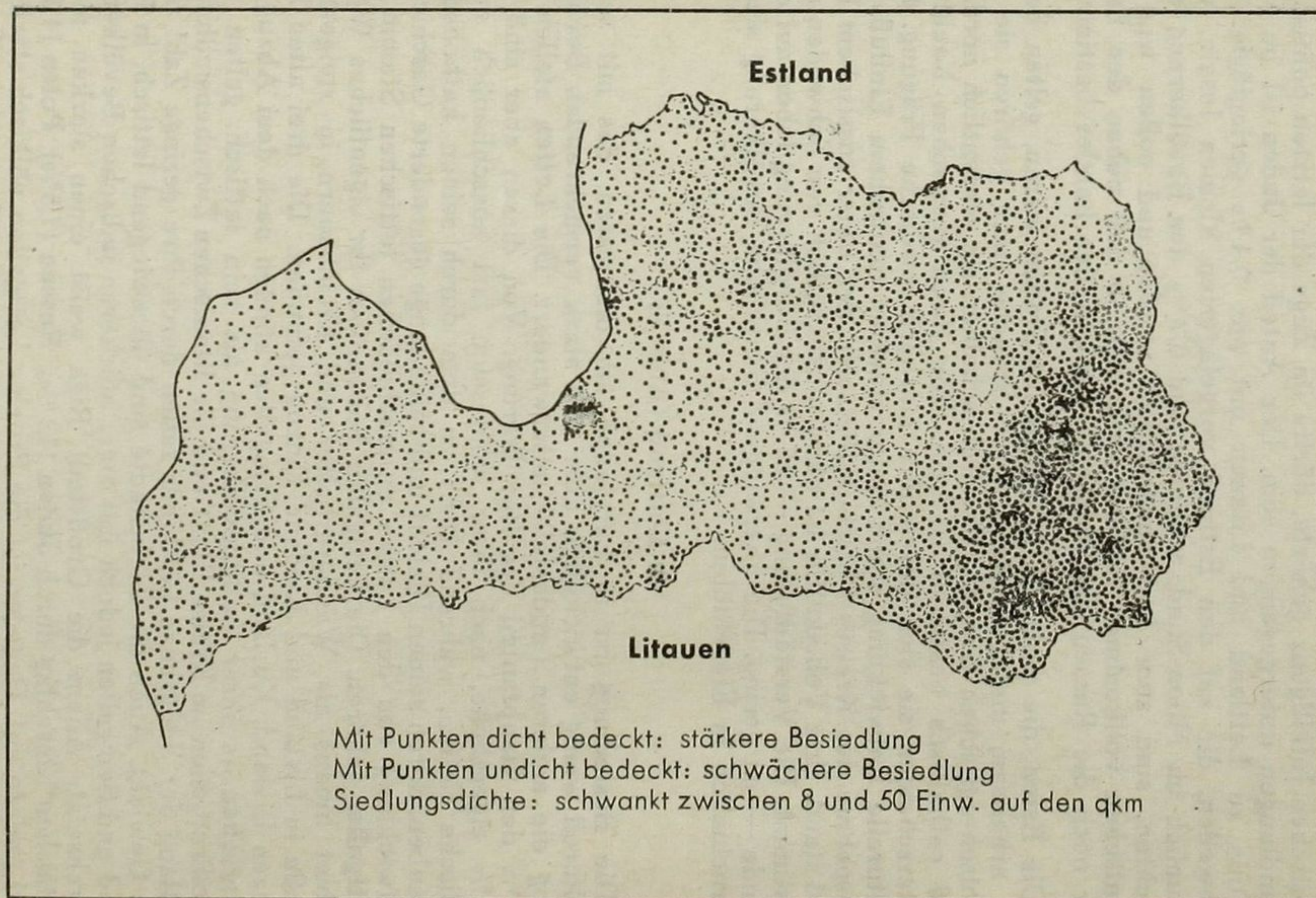


Abb. 8

Altgläubige, vornehmlich um Dünaburg und Rositten, die sich durch ihren Glauben, ihre Sitten und ihre **geschlossenen dörflichen Siedlungen** von den anderen Russen abheben. Hier wohnt auch der größte Teil der meist bäuerlichen **Weißruthenen** Lettlands, die, soweit sie katholisch sind, stark unter polnischem Einfluß stehen und die überwiegende Zahl der **Polen** Lettlands. Auch der jüdische Anteil ist, mit Ausnahme der Stadt Riga, in dieser Provinz mit 5 % weit höher als sonst im Lande.

Lettland hat trotz der Großstadt Riga überwiegend Landbevölkerung. Der ausgeprägt bäuerliche Charakter Lettlands hat sich trotz des in den letzten Jahrzehnten bemerkbaren Zuges in die Stadt auch heute erhalten. Die Letten siedeln ausgesprochen in **Einzelhöfen**. Im Osten des Landes macht sich der russische Einfluß zur Zusammenfassung in **dörfliche Siedlungen** geltend.

Die Letten gehören mit den Litauern zur lettisch-litauischen Sprachgruppe und standen, mit Ausnahme der russisch-polnisch beeinflussten Landschaft Lettgallen, unter deutschem Kultureinfluß. Auch sie sind rassisch ebenso wie die Esten hauptsächlich nordisch und ostbaltisch bestimmt und heben sich dadurch von den Russen ab.

3. Litauen (Abb. 9)

Die gegenüber Estland und Lettland größere **Bevölkerungsdichte** kann bei dem typischen Agrarland Litauen nur auf die größere Anspruchslosigkeit der Litauer zurückgeführt werden. Am dichtesten besiedelt sind die südlichsten Kreise: Kowno, Wilkowschki und Mariampol (Abb. 10).

Innerhalb der Grenzen des ehemaligen Staates Litauen sind die **Litauer** mit 84 % der Gesamtbevölkerung bei weitem die bestimmende Volksgruppe. Sie stellen — neben einem geringen Anteil von **Letten** (0,8 %), vor allem im Kreise Moscheiki, und von **Weißruthenen**, vor allem um Nowo-Aleksandrowsk — überall die bäuerliche Bevölkerung des Landes. Die Litauer sind, selbst wo sie als Stadtbevölkerung auftreten, ein in Sitte und Kultur typisches Bauernvolk, das rassisch, ähnlich wie die Letten, hauptsächlich nordisch und ostbaltisch geprägt ist. Die wesentlichsten nicht-litauischen Gruppen dagegen, wie **Juden**, **Russen** und **Polen**, gehören hauptsächlich zur städtischen Bevölkerung. Der Anteil der Juden (offiziell 7,6 %, sehr wahrscheinlich aber 12 %) ist in Litauen wesentlich höher als in den beiden anderen baltischen Sowjetrepubliken. Die **Juden** sind am stärksten vertreten in den Städten Wilkomierc, Poniewiez, Kowno und Schaulen und haben bis zur Eingliederung in die UdSSR einen bestimmenden Einfluß auf das wirtschaftliche Leben Litauens ausgeübt. Die **Polen** (3,2 %) siedeln hauptsächlich in der Stadt. Sie sind am stärksten in den Kreisen Troki, Kowno und Wilkomierc vertreten. Ihre Stellung als Großgrundbesitzer und als Vertreter einer „höheren städtischen polnischen Kultur“, die durch die polnisierend wirkende katholische Kirche von großem Einfluß war, dürfte heute so gut wie gebrochen sein. Auch die **Russen** (2,5 %)

Litauen: Bevölkerungsdichte

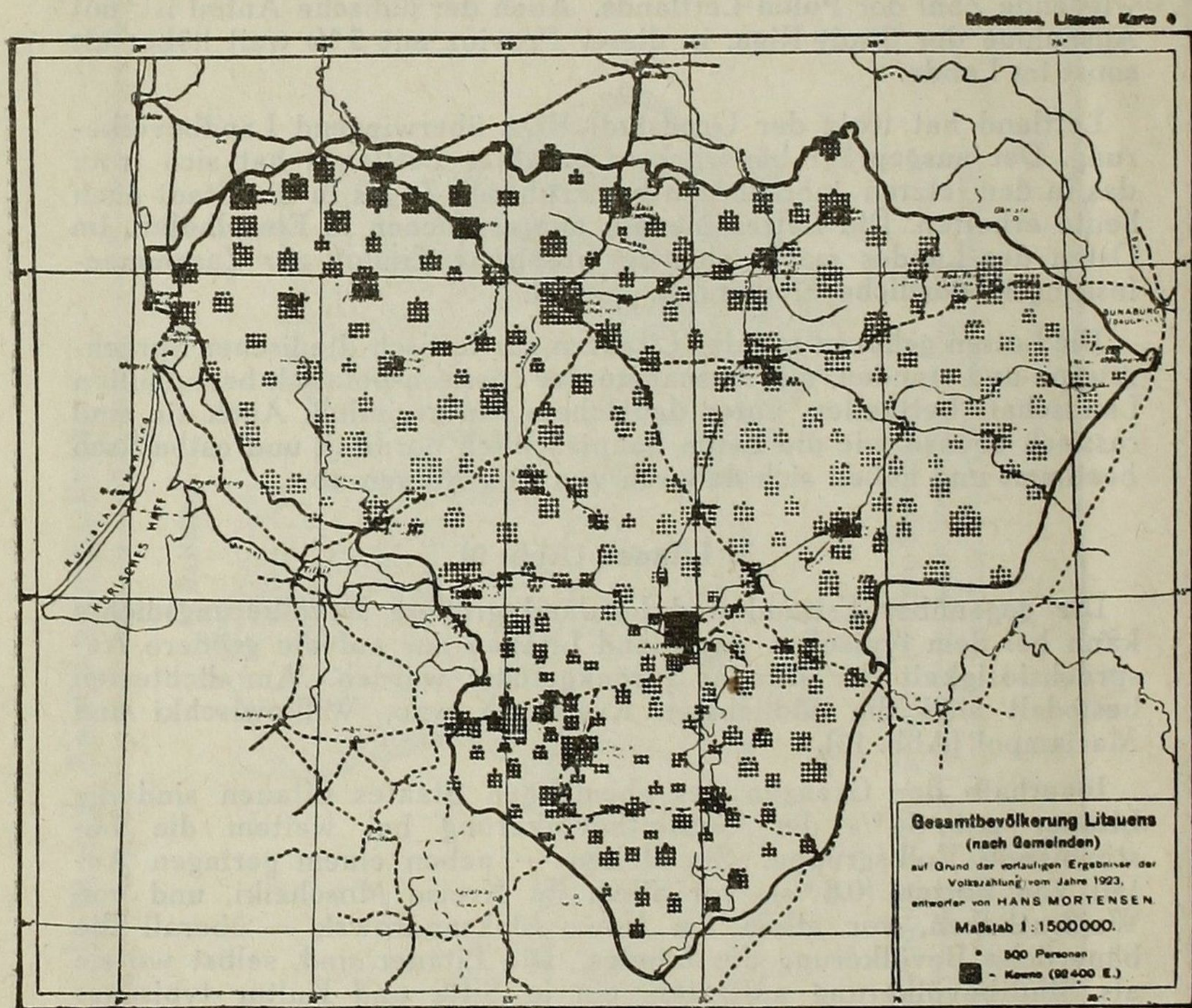


Abb. 9

Gesamtbevölkerung Litauens (nach Gemeinden)
auf Grund der vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung vom Jahre 1923
entworfen von Hans Mortensen

Maßstab 1 : 1 500 000

• 500 Personen ■ Kowno

gehören zum größeren Teil zur Stadtbevölkerung, zum kleineren Teil zu bäuerlichen Siedlungen im Nordosten Litauens (Kreis Nowo-Aleksandrowsk und Tarakischki), wohin sie im Zuge einer vom russischen Staat geförderten Kolonisation gekommen sind. Das ehemalige litauische Staatsgebiet trägt also mit Ausnahme der Städte einen ausgesprochen litauischen Charakter. Das Wilnaer Gebiet dagegen ist ähnlich wie Lettgallen ein **national-gemischtes** Gebiet. Die Landbevölkerung ist zum größten Teil weißruthenisch, zum geringeren Teil litauisch. Nach litauischer Auffassung müsse man aber in den katholischen weißruthenischen Bauern weißruthenisierte Litauer sehen. Ausgesprochen litauisch ist das Gebiet zwischen Orany und Olkeniki und zwischen Swenciany und Dukschty. Polnische Zwischensiedlungen sind selten, dagegen zeigt die Stadt Wilna (208 000 Einwohner) ein völlig anderes Gesicht. Die Stadt Wilna hat im wesentlichen jüdische und polnische Bevölkerung, dazu eine geringe stark unter polnischem Einfluß stehende weißruthenische Kleinbürgerschicht. Die litauische Bevölkerung Wilnas betrug vor dem Kriege 2000 Personen. Ihre Zahl ist seit dem Anschluß Wilnas an Litauen um etwa 30 000 gestiegen. Sie dürfte heute nach einem starken Zuzug von russischen Beamten wieder zurückgegangen sein.

Litauen stand im Laufe der Geschichte vornehmlich unter polnischem und russischem Kultureinfluß und ist mit Ausnahme der Städte Kowno und Wilna ein ganz ausgesprochenes Bauernland. In der bäuerlichen Siedlung herrscht im Nordosten des Landes, in Hochzemaiten und Zemaiten, der **Einzelhof**, im Osten und Südosten das **Straßendorf** vor.

Die Eingliederung der baltischen Staaten in die Sowjetunion dürfte, ohne daß sich das schon zahlenmäßig festlegen ließe, eine geringe Verschiebung in der nationalen Zusammensetzung der Bevölkerung zur Folge gehabt haben. Der Zuzug von russischen Beamten und ein konjunkturbedingtes Bekenntnis zum Russentum werden die Zahl und vor allem den Einfluß des Russentums nicht unwesentlich gestärkt haben. Auf der anderen Seite hat die Bolschewisierung dieser Staaten, durch die Ausschaltung der bisher politisch, wirtschaftlich und kulturell führenden Schicht, nicht nur eine soziale Nivellierung, sondern auch eine nationale Verschiebung zur Folge gehabt, da ein Teil der bisher maßgebenden Kreise geflüchtet ist oder verschickt wurde.

B. Gesundheitswesen

Das **Gesundheitswesen** in den baltischen Ländern stand, gemessen an sonstigen osteuropäischen Verhältnissen, auf einer durchaus beachtlichen Stufe. Die drei jungen Republiken haben in den Jahren ihrer Selbständigkeit eine moderne **Gesundheitsgesetzgebung** geschaffen, wobei ihnen besonders in Estland und Lettland die jahrhundertelange kulturelle Vorarbeit des Deutschtums zugute kam. Tüchtige junge **Ärzte** wurden in den ehemals deutschen Universitäten Riga und Dorpat ausgebildet. Neben dem Bau moderner **Krankenhäuser** in den Städten wurden auch solche in kleineren Ortschaften

auf dem flachen Lande errichtet. — Die **Infektionskrankheiten**, welche nach dem Weltkriege eine sehr starke Verbreitung gefunden hatten, wurden überall mit Erfolg bekämpft. Auch heute noch häufig sind, bei der stark entwickelten **Prostitution** in den großen Städten, die **Geschlechtskrankheiten**. In Estland ist die **Lepra** (Aussatz) noch ziemlich verbreitet, und hier stehen auch mehrere **Leprakrankenhäuser**.

Ungünstiger liegen die Verhältnisse in der russisch-polnischen Kultureinflußzone, da das Gesundheitswesen in einer sehr engen Verbindung zum Kulturzustand der Bevölkerung steht. Hier ist zwar die Zahl der Geburten, aber auch die der Sterbefälle höher. Die Gefahr von Epidemien ist in diesen dichter besiedelten Gebieten sehr viel größer. Schmutz, Ungeziefer und Gleichgültigkeit gegenüber gesundheitlichen Belangen sind sehr viel stärker ausgeprägt als in der deutschen Kultureinflußzone.

Über die **heutigen Verhältnisse**, nach der Einverleibung in die Sowjetunion, fehlen nähere Nachrichten. Es muß aber mit einer Angleichung an das erheblich tiefere russische Niveau gerechnet werden.

6. Verwaltung und politische Gliederung

(siehe Übersichtskarte 1 : 1 000 000 und Abb. 10 und 11)

Allgemeines

Die selbständigen Staaten Estland (Eesti), Lettland (Latvija) und Litauen (Lietuva) wurden im Jahre 1940 als Bundesrepubliken dem Verbands der UdSSR. angegliedert. Die bisherigen Verwaltungen sollen zunächst noch nicht angetastet worden sein; jedoch ist damit zu rechnen, daß auch hier das allgemeine russische Schema eingeführt wird. Die bisherigen Ministerien des Auswärtigen und der Landesverteidigung wurden bereits aufgelöst.

Bisheriger Verwaltungsaufbau

a) Estland

Als Staatsoberhaupt fungierte ein **Staatspräsident** oder „Staatsältester“. Die Volksvertretung wurde „**Staatsversammlung**“ genannt, hatte aber schon in den letzten Jahren der Selbständigkeit viel an Einfluß verloren. An Ministerien waren vorhanden:

Auswärtiges
Rechtspflege und Inneres
Krieg
Landwirtschaft
Finanzen und Wirtschaft
Volksbildung und soziale Fürsorge.


Die innere Verwaltung unterstand dem Ministerium für Inneres und Rechtspflege. Die größten Verwaltungseinheiten bildeten die **Kreise** und **kreisfreien Städte**. Die meist zentral gelegenen **Kreisstädte** (siehe Abb. 10) beherbergten die Verwaltungen und

Baltische Länder: Verwaltungsgliederung



Abb. 10

16

sonstigen Behörden der Kreise. Den Kreisverwaltungen unterstanden die kleineren Städte, die Marktflecken und Gemeinden. Die Gemeinden umfaßten eine größere Anzahl von Dörfern und Einzelhöfen. Ihre Einwohnerzahl schwankte zwischen 600 bis 3000 Seelen, und die ganze Verwaltung war zentral in einem Gemeindehaus vereinigt. Das Gemeindehaus, welches für die Truppe im Falle von Requirierungen oder Erfassung der Bevölkerung von größter Bedeutung ist, wird auf der Karte 1 : 100 000 (Estland, Lettland) mit der Signatur  bezeichnet. Daneben steht meist der Name der Gemeinde und vlm. (vallamaja) als Abkürzung für Gemeindehaus in der Landessprache. Weiter ist zu beachten, daß das Gemeindehaus der Gemeinde Veinjärven z. B. keineswegs im gleichnamigen Dorfe steht, sondern 10 km entfernt davon im Kirchhof Koeru. Oft liegen die Gemeindehäuser weit außerhalb geschlossener Ortschaften.

b) Lettland

Das Staatsoberhaupt Lettlands war ein Staatspräsident mit bedeutenden Vollmachten. Die Volksvertretung wurde hier Landtag genannt. An Ministerien waren vorhanden:

- Finanzen
- Inneres
- Auswärtiges
- Krieg
- Öffentlicher Unterricht
- Justiz
- Verkehr
- Volkswohlfahrt
- Ackerbau
- Staatskontrolle.

Die innere Verwaltung unterstand dem Ministerium des Inneren. Auch hier bilden die größten Verwaltungseinheiten die Kreise und kreisfreien Städte. Der weitere Aufbau ist ebenso wie in Estland. Die Abkürzung für Gemeindehaus heißt hier Pag. v. (Pagasts). Die historischen Landschaften Livland, Kurland, Semgallen und Lettgallen spielen für die Verwaltung keine Rolle.

c) Litauen

Das Haupt der Republik war der Präsident. Die Volksvertretung hatte 85 Sitze und wurde Landtag genannt. An Ministerien waren vorhanden:

- Finanzen
- Auswärtiges
- Krieg
- Inneres
- Justiz
- Landwirtschaft
- Verkehr
- Volksbildung
- Kontrolle.

In der dem Innenministerium unterstellten Verwaltung bilden auch hier die Kreise und kreisfreien Städte die größten Verwaltungseinheiten. Die Kreise gliedern sich in Amtsbezirke und diese in Gemeinden. Die letzteren haben im Gegensatz zu Estland und Lettland keine eigenen Verwaltungsbefugnisse.

Voraussichtlicher zukünftiger Verwaltungsaufbau (Abb. 11)

Um einen Einblick in den voraussichtlichen Aufbau der Verwaltung nach russischem Muster zu geben, wird hier als Beispiel kurz der Verwaltungsaufbau in der Bundesrepublik Weißrußland gezeigt.

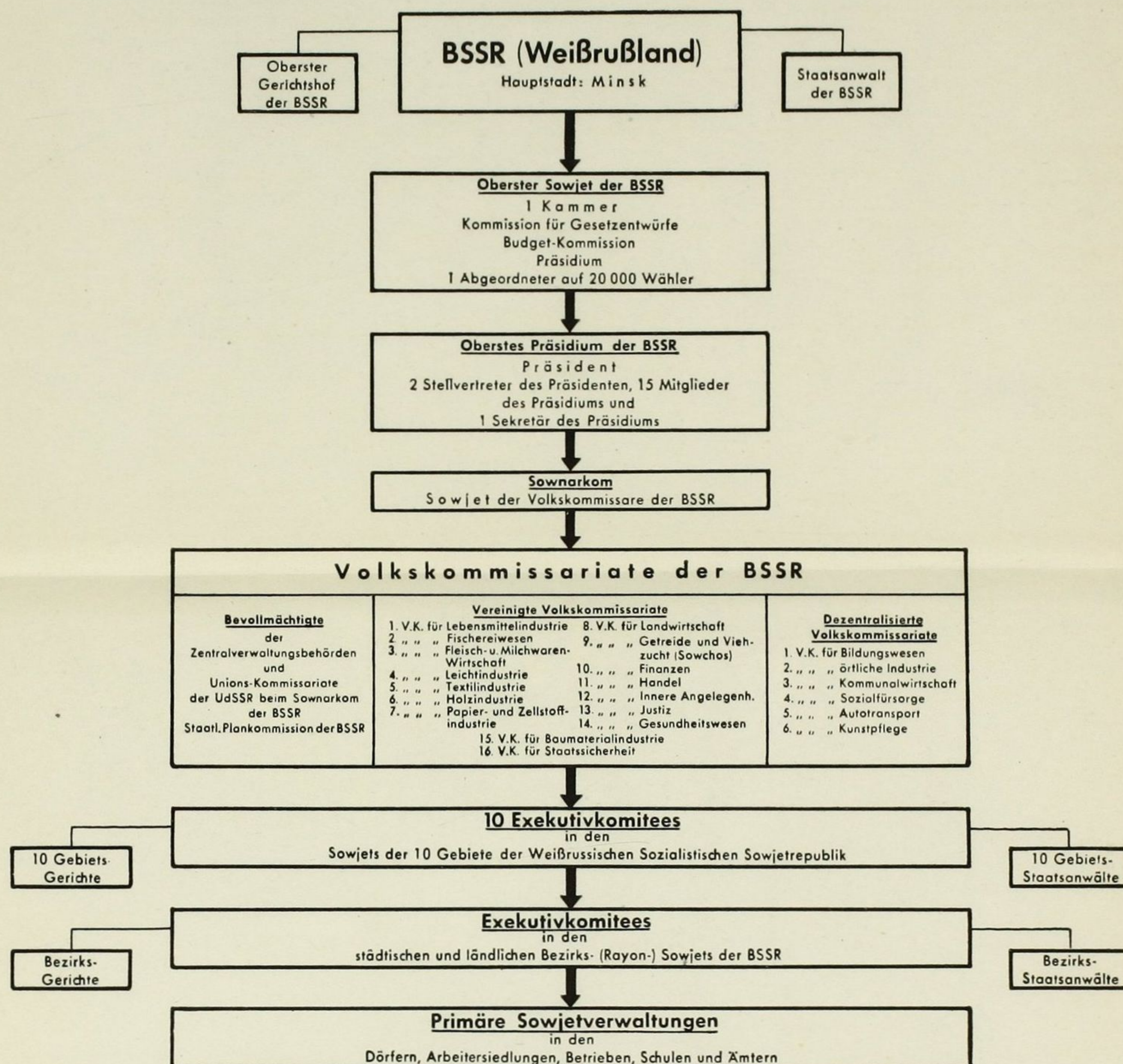
Alle Zentralbehörden der Weißrussischen Bundesrepublik haben ihren Sitz in Minsk. Es sind: Oberster Sowjet der BSSR mit Präsidium, der Rat der Volkskommissare (Sownarkom) und Staatsanwalt der BSSR. Die BSSR besitzt folgende 22 Volkskommissariate (höchste Verwaltungsstellen für einzelne Sachgebiete): für Lebensmittelindustrie, Fischereiwesen, Fleisch- und Milchwirtschaftserzeugnisse, Leichtindustrie, Textilindustrie, Holzindustrie, Baumaterialienindustrie, Papier- und Zellstoffindustrie, Landwirtschaft, Getreide und Viehzucht (Sowchose = Staatsgüter), Finanzen, Handel, Innere Angelegenheiten, Kommunalwirtschaft, Sozialfürsorge, Autotransport, Staatssicherheit, Justiz, Gesundheitswesen, Bildungswesen, lokale Industrie, Kunstpflege. Außerdem haben in Minsk die Dienststellen der Moskauer Unionsbehörden ihren Sitz, so z. B. die der Staatlichen Plankommission und der Unionskommissariate (für Landesverteidigung, Transport usw.).

Die zentralen Dienststellen der Kommunistischen Partei der BSSR haben ebenfalls ihren Sitz in Minsk. Auch sie sind nach Sachgebieten unterteilt.

In den 10 Gebietshauptstädten der BSSR befinden sich die Dienststellen der Gebietssowjets sowie der Gebiets-Parteikomitees (Obkom), in den Rayons und in den Städten die Rayon- und Staatsdienststellen (Rayonsowjets und Rayonkomitees, Stadtsowjets und Stadtkomitees) und auf dem flachen Lande die Dorfsowjets (Selsowjet). Alle diese Dienststellen besitzen ebenfalls Abteilungen bzw. Ausschüsse für verschiedene Sachgebiete, so für Personalfragen, für Landwirtschaft usw.

Der Staats- und Verwaltungsapparat ist in Rußland unzertrennlich mit dem Wirtschaftsapparat und vor allem mit der kommunistischen Partei verbunden. Obwohl der Sowjetstaat (Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken = UdSSR) eine Union von 16 Bundesrepubliken mit eigenen Verfassungen ist, ist die gesamte Macht in Moskau in den Händen der kommunistischen Partei zusammengefaßt. Von dort laufen unzählige Fäden in jede Stadt und ins kleinste Dorf. Überall ist die Partei die eigentliche Trägerin der Macht, während der Staat nur der ausführende Teil ist. Die ausführenden Organe der kommu-

Verwaltungsaufbau der Weißrussischen SSR (schematisch)



Abkürzungen:

UdSSR = Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken
BSSR = Weißrussische Sozialistische Sowjet-Republik
Sownarkom = Rat der Volkskommissare

NKWD = Volkskommissariat für Innere Angelegenheiten

Rayon = Verwaltungsbezirk
V.K. = Volkskommissariat

Abb. 11

18

nistischen Partei, die territorial den Sowjets im Staatsapparat entsprechen, heißen **Parteikomitees** (Partkom). Es gibt Parteikomitees der Bundesrepubliken, der Autonomen Republiken und Gebiete usw. bis zu den Rayon- und Stadtkomitees. Im Gegensatz zum staatlichen Apparat gibt es bei der Partei in Ermangelung einer ausreichenden Zahl von Parteimitgliedern auf dem flachen Lande keine Dorfkomitees. Hier sind nur „Parteizellen“ (Parjatscheika) vorhanden, die auch in jedem Betrieb, in jeder Fabrik, in jedem Truppenteil usw. bestehen und das Fundament der Partei bilden.

7. Wirtschaft

A. Landwirtschaft

Die baltischen Länder sind **überwiegend landwirtschaftlich** orientiert. Aus der Berufsgliederung ergibt sich, daß über 70 % der Bevölkerung in der Landwirtschaft tätig sind. Der Anteil der Landbevölkerung ist in Litauen am größten. Im Verhältnis zu Deutschland sind landwirtschaftliche Betriebsmethoden und Betriebsmittel noch sehr rückständig. Dem deutschen Kulureinfluß verdanken diese Gebiete jedoch einen höheren Stand landwirtschaftlicher Arbeitsweise (vor allem Estland und Lettland), als ihn andere östliche Gebiete besitzen, z. B. Mittel- und Ostpolen. Trotzdem reicht die Erzeugung von Brotgetreide zur Eigenversorgung oft nicht aus.

Vorherrschend sind Klein- und Mittelbetriebe. Der Großgrundbesitz, der in Estland und Lettland fast völlig in deutscher Hand, in Litauen überwiegend in polnischem Besitz war, ist durch die Agrarreformen der ehemaligen baltischen Staaten nach dem Weltkrieg zerschlagen worden. Die auf dem parzellierten Großgrundbesitz angesetzten Neusiedler haben jedoch mangels staatlicher Unterstützung — unzulängliches Inventar, anfangs keine eigenen Wohnstätten — den Stand der Altbauern nicht erreicht, was sich in der Bearbeitung der Felder und der erzielten Erträge äußert.

Die Eingliederung der baltischen Länder in die Sowjetunion hatte eine Veränderung der Betriebsstruktur zur Folge. In den 3 nunmehrigen Unionsrepubliken wurde von den Sowjets eine Bodenreform (nicht Kollektivierung) durchgeführt, die den größten Teil des ehemals staatlichen, kommunalen, kirchlichen und in Händen von Großgrundbesitzern und Großbauern befindlichen Besitzes an Mittel- und Kleinbauern verteilt. Danach gibt es keine Betriebe über 30 ha mehr. Gegen Ende 1940 sind in Estland aus oben erwähntem Besitz rund 325 000 ha an 45 500 Landwirte und Kleinbauern zur Verteilung gelangt. In Lettland sind insgesamt 47 487 neue Bauernstellen mit einer Gesamtfläche von 474 870 ha, also zu durchschnittlich 10 ha, gebildet worden; die meisten Stellen wurden im Valmiera-Gebiet (Nordlettland) geschaffen. Weitere 75 000 ha wurden als zusätzliches Land an landarme Bauern verteilt, rund 30 000 ha für staatliche und allgemeine Zwecke verwandt. Über Litauen liegen keine näheren Angaben vor. Meldungen aus Estland, wonach anläßlich der Sowjetisierung Estlands eine zwangsweise Kollektivierung der Landwirtschaft verboten wor-

den ist, lassen vermuten, daß auch in den anderen beiden Republiken Lettland und Litauen eine Kollektivierung noch nicht erfolgt ist (in manchen Gebieten jedoch, wo, wie um Narva, vorwiegend russische Bevölkerung lebt, haben sich die Bauern freiwillig zur Gründung von Kollektivwirtschaften zusammengeschlossen). Die geschilderte Bodenreform kann jedoch als Vorstufe für eine spätere Kollektivierung angesehen werden.

Das **Kulturartenverhältnis** (in % zur Gesamtfläche) zeigt folgendes Bild (1929):

	Ackerland	Wiesen	Weiden	Wald	Sonstiges
Litauen	45,7	13,55	8,85	18,85	—
Lettland	30,3	14	13,3	26,8	—
Estland	23,05	20,8	16,2	20,5	—

Der Anteil des Ackerlandes ist hiernach in Litauen am größten. Unberücksichtigt bleibt das Unland (Sümpfe und Moore).

In allen drei Ländern sind Roggen, Weizen, Gerste, Hafer, Kartoffeln und Flachs **Hauptanbaufrüchte**. Das Anbauverhältnis (in % zum Ackerland) setzt sich wie folgt zusammen (1929):

	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Kartoffeln	Flachs	Brache
Litauen . .	19,95	6,85	14,6	7,25	6	3,4	19,2
Lettland . .	12,7	3,2	16,2	9,8	3,6	3	7,6
Estland . .	13,2	3,3	14,9	11,3	6	3,15	17,7

Der Roggen ist zwar noch die Hauptfrucht Litauens; auf Kosten der Roggenanbaufläche hat jedoch die Anbaufläche für Futtermittel, Flachs und Weizen zugenommen. Der Roggenanbau Litauens liegt aber noch erheblich höher als der Estlands oder Lettlands, die mit Ausnahme des Kartoffelanbaues bei den anderen Früchten ein gleiches Bild aufweisen. In Litauen ist das Gebiet um Kowno anderen Landesteilen in der Landwirtschaft voraus. Hier liegen auch die Anbauggebiete dieser Früchte; in Lettland sind es die Gebiete im W und SO; in Estland werden Roggen und Kartoffeln vorzugsweise im W und N angebaut, Hafer und Flachs mehr im S. Zu erwähnen ist noch die auffallend große Brache. In Litauen, wo noch weitgehend Dreifelderwirtschaft getrieben wird, ist das Brachland anteilmäßig am größten (durchschnittlich liegt $\frac{1}{4}$ des Landes brach, in Deutschland unter 2 %). Lettland hat in Lettgallen das meiste Brachland.

Hinsichtlich der **Hektarerträge** steht Lettland an der Spitze (mit Ausnahme der Kartoffelerträge) — an der Flachsproduktion der Welt war Lettland mit etwa 7—10 % beteiligt. — Litauen (noch einschl. des Memellandes) weist die geringsten Erträge auf. Nach Wegfall des Memellandes liegen die Prozentzahlen noch tiefer. Obwohl der Boden und das Klima im benachbarten Ostpreußen gleich sind, sind die Erträge Litauens nur etwa halb bis $\frac{2}{3}$ so hoch. Die niedrige Höhe der Hektarerträge erklärt sich aus den angeführten Gründen. Zum

19

Vergleich mit den deutschen Verhältnissen sind in der folgenden Tabelle in Klammern die entsprechenden deutschen Erträge angeführt.

Hektarerträge in Doppelzentnern (1936).

	Kartoffeln (158)	Weizen (22,5)	Roggen (17,2)	Hafer (21)	Gerste (22)	Flachs (—)
Litauen (mit Memell.)	116	11,65	11	9,3	10,85	3,4
Lettland . . .	118	13,1	13,45	11,6	10,6	3,65
Estland . . .	139,0	12,7	11,2	8,25	8,6	3,1

Innerhalb der Landwirtschaft hat die **Viehzucht** einen hervorragenden Platz. Dies findet seine Erklärung darin, daß der deutsche Großgrundbesitz im Vorkriegsrußland sich besonders der Viehwirtschaft widmete und den Getreideanbau vor allem zur Selbstversorgung betrieb, da die Städte Brotgetreide aus den südrussischen Gebieten einfuhrten. Günstige Voraussetzung findet die Viehzucht auch in den ausgedehnten Wiesen und Weiden; besonders in Estland, wo von der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche 37,3 % auf Wiesen, 26,4 % auf Weiden und 36,3 % auf Ackerland entfallen. Die Abschließung des Baltikums vom russischen Markt nach dem Weltkrieg änderte nichts an dem Vorrang der Viehwirtschaft. Durch die Agrarreform hat die Zucht von Rassevieh zwar sehr gelitten, die Kopfzahl ist jedoch erheblich gestiegen. Die Ausfuhr an tierischen Produkten (Milch, Butter, Käse, Bacon usw.) und Tieren selbst war beträchtlich, ebenso die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Veredelungsprodukten, z. B. Kartoffelspiritus, Flachs u. a. Die Verteilung des Viehbestandes stellt sich wie folgt dar:

Viehbestand in 1000 Stück (1936):

	Pferde	Rindvieh	davon Milchkühe	Schweine	Schafe
Litauen . .	515,41	1071	715	1132	1241,3
Lettland . .	388,8	1261,4	874,6 (1935)	674,4	1351,6
Estland . .	215,9	731,1	398,75	244,55	584,05

Die **Forstwirtschaft** ist infolge des Waldreichtums bedeutend. Sie erfolgt jedoch nicht nach forstwirtschaftlichen Grundsätzen; seit langem wird weitgehender Raubbau getrieben. Die Ausfuhr von Schnitt- und Grubenholz ist umfangreich. Der Raubbau ist in Litauen und Lettland bereits zu einem Problem der inländischen Holzversorgung geworden; nicht in dem Maße in Estland, wo neben Holz und Torf Brennschiefer zur Feuerung verwendet wird.

Trotz der ausgedehnten Küsten und vielen Seen (besonders in Estland) ist die **Fischerei** unbedeutend.

Diese Angaben gelten für die Zeit vor der Eingliederung der baltischen Länder in die Sowjetunion.

Als eine Auswirkung der beginnenden Kollektivierung macht sich der Rückgang des Viehbestandes bemerkbar; denn, da die Bauern eine staatliche Einziehung ihres Viehs mit zunehmender Verbreitung der Kolchose fürchten, haben sie einen Teil ihrer Rinder und Schweine geschlachtet. Inwieweit sich das Verhältnis der Anbauflächen wichtiger Früchte geändert hat, ist unbekannt. Mit der Einrichtung von MTS (Maschinen-Traktoren-Station) ist begonnen worden.

B. Bodenschätze

Die baltischen Länder sind **arm an Bodenschätzen**. Von industrieller Bedeutung sind nur **Torfvorkommen** in allen drei Ländern, **Phosphorite** am Ufer des Finnischen Meerbusens, **Gips** bei Irboska (Estland) und **Brennschiefer** in der Linie Reval-Narva. Der Brennschiefer Estlands (auch Kukersit genannt) steht seiner großen Menge und dem Werte nach an erster Stelle der Rohstoffgewinnung. Die Schichten ziehen sich in abbauwürdigen Vorkommen zwischen Wesenberg und Narva in einer Ausdehnung von 100 km hin. Die südliche Grenze der Brennschieferschichten erstreckt sich etwa bis zum Peipussee. Das gesamte Vorkommen wird auf mindestens 1,5—2,5 Milliarden Tonnen geschätzt. Die Ergiebigkeit beträgt 20—30 %. Ein Nachteil des Brennschiefers ist der starke Aschenanfall, der bei Verfeuerung die Ausnützung des Heizwertes erschwert. Der Brennschiefer dient nicht nur als Brennmaterial, sondern wird auch destilliert und das Produkt z. B. als Schweröl für Schiffskessel u. a. m. verwendet. Aus den Destillationsprodukten werden weitere chemische Stoffe gewonnen.

C. Industrie (Abb. 12)

Obwohl die baltischen Länder **keine bedeutende Industrie** aufweisen, sind sie doch in ihrer industriellen Entwicklung anderen östlichen Gebieten voraus. Der Anteil der Industrie gegenüber anderen Wirtschaftszweigen ist in Estland am größten; es folgen Lettland und Litauen. Seiner Größe entsprechend hat Lettland die größte industrielle Produktion.

Eine größere Bedeutung erlangte die **Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte**. Mühlen, Molkereien, Brennereien, Brauereien sind als landwirtschaftliche Nebenbetriebe über das ganze Land verbreitet. Die Zuckerindustrie Mitau erlangte besondere Bedeutung. In der Veredlungsindustrie steht die **Textilindustrie** in den drei Ländern an der Spitze. Die Baumwollindustrie Estlands (Narva) und Lettlands weist mehrere Großbetriebe auf. Die vor allem für die Ausfuhr arbeitende Leinenindustrie Lettlands ist mit zwei Großfabriken, der Mitauer Spinnerei und einer Fabrik in Riga, vertreten (Tuchlieferung für das Heer). Auch in Litauen überwiegt die Leinen- und Wollindustrie. Die **Lederindustrie** ist weit verbreitet (vor allem in Schaulen). **Holz-, Papier- und Zelluloseindustrie** haben in dem Waldreichtum günstige Voraussetzungen. Die Papierindustrie Estlands war der einzige estnische Industriezweig, der sich auch nach dem Weltkrieg den russischen Absatzmarkt erhalten konnte.

Die **Bergbauindustrie** beschränkt sich auf die Torfgewinnung und den Brennschieferbau (Nordestland).

Für die **Maschinen- und metallverarbeitende Industrie** ist in allen drei Ländern der Bau von kleineren Maschinen und die Kleineisenindustrie kennzeichnend. Bei komplizierten Maschinen war man früher auf die Einfuhr angewiesen, jetzt auf den Bezug vom inner-russischen Markt. Lettlands Metallindustrie war mit Gießereien, Maschinenfabriken, Waggonbau, Schiffswerkstätten, elektrotechnischen Fabriken fast ausschließlich in Riga vertreten. Weitere Orte mit Metallindustrie sind: Reval, Dorpat und Pernau in Estland, Libau und Windau in Lettland, Kowno und Schaulen in Litauen. Werften finden sich in Reval, Riga und Libau. — Die Sowjetrussen kündigen einen großzügigen Ausbau der Werften in Baltischport westlich Reval und in Libau an.

Die **Industrie der Steine und Erden** ist mit Kleinbetrieben in allen drei Ländern vertreten. Größere Bedeutung hat die Zementindustrie Nordestlands in Kunda. Die **chemische Industrie** ist sehr im Rückstand; nur Riga und die nordestnische Öldestillation und Weiterverarbeitung sind erwähnenswert.

Die Industrie in dem an Litauen angeschlossenen **Wilnagebiet** ist unbedeutend. Wilna selbst weist mehrere kleinere Industrieunternehmen auf.

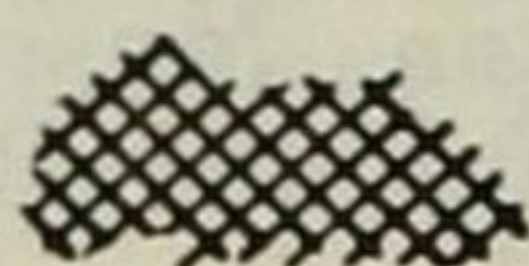
Die Eingliederung der baltischen Länder in die Sowjetunion hat eine **Neuorientierung der Industrie** zur Folge, wie sie schon einmal nach dem Weltkrieg erfolgen mußte. Während vor dem Weltkrieg verschiedene industrielle Großbetriebe, vor allem in Lettland, gegründet worden sind, mußte sich diese nach der Gründung der baltischen Staaten, soweit sie nicht im Krieg zerstört worden sind, durch den Wegfall der russischen Rohstoffgrundlage und des Absatzmarktes auf den Inlandbedarf und die Ausfuhr umstellen. Neue Industriezweige mußten gegründet werden. Die Großindustrie konnte nicht mehr in dem alten Umfange arbeiten. Durch den Anschluß an die Sowjetunion sind die baltischen Länder wieder in den groß-russischen Wirtschaftsraum eingegliedert worden. In der Art wie **vor** dem Weltkrieg wird die baltische Industrie jetzt nicht mehr den sowjetrussischen Markt beliefern, da die Sowjetunion in ihren Autarkiebestrebungen eigene Industrien gegründet hat. Ein Teil der Industriebetriebe hat seine Produktion bereits eingeschränkt. Gemäß der bolschewistischen Wirtschaftsauffassung wird die Industrie verstaatlicht (z. T. schon durchgeführt).

D. Energieversorgung (Abb. 12)

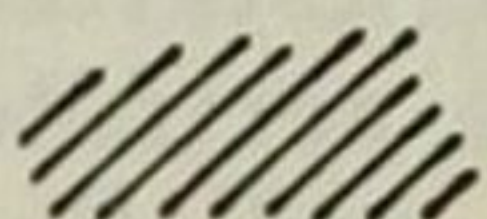
Größere Kraftwerke besitzen Reval (20 000 kW), Riga (über 20 000 kW), Kegums südöstlich Riga (um 60 000 kW) und Kowno (über 20 000 kW). Außer Kegums, das Wasserkraft zur Energiequelle hat, beruhen die anderen Kraftwerke auf Kohle bzw. Torf. Kegums war als Stromproduzent für ganz Lettland gedacht.

Baltische Länder: Bodenschätze und Industrien

Zeichenerklärung



Brennschiefer



Torf



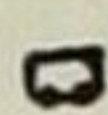
Brennschiefergrube



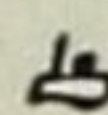
Ölraffinerie



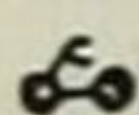
Maschinen- und Metallindustrie



Waggonbau



Werften



Fahrradbau



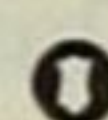
Holzindustrie



Papierindustrie



Textilindustrie



Lederindustrie



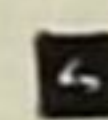
Industrie der Steine und Erden



Lebensmittelindustrie



Chemische Industrie



Kraftwerk (Kohle, Torf)



Wasserkraftwerk

Zu Abbildung 12

Baltische Länder: Verteilung der Industrie

21

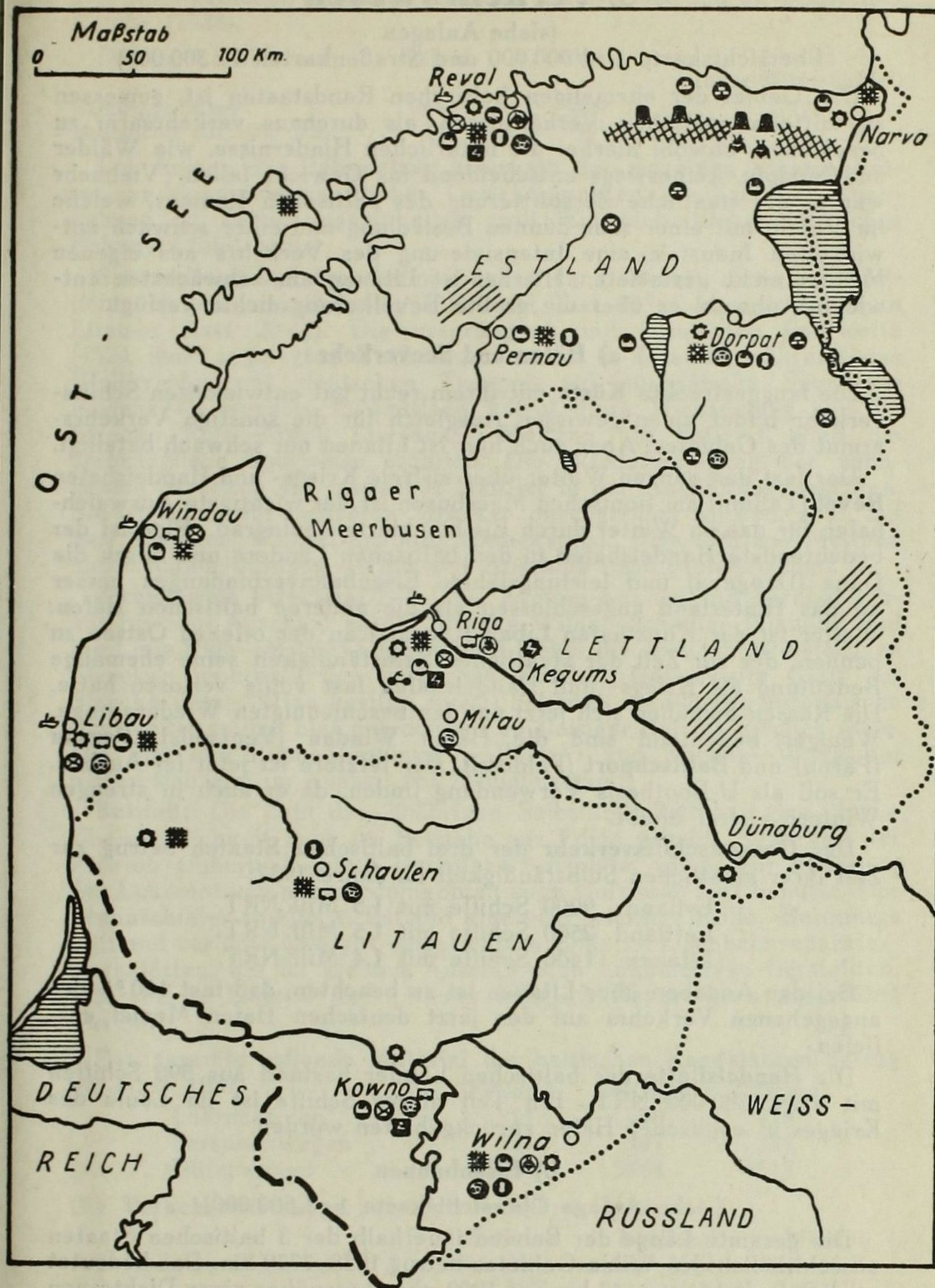


Abb. 12

8. Verkehrswesen

(siehe Anlagen

Übersichtskarte 1 : 1 000 000 und Straßenkarten 1 : 300 000)

Das Gebiet der ehemaligen baltischen Randstaaten ist, gemessen an mitteleuropäischen Verhältnissen, als durchaus verkehrsarm zu bezeichnen, obwohl hierbei die natürlichen Hindernisse, wie Wälder und Sümpfe, keineswegs entscheidend ins Gewicht fallen. Vielmehr war es die staatliche Zersplitterung des baltischen Raumes, welche im Verein mit einer sehr dünnen Besiedlung und einer schwach entwickelten Industrie eine Intensivierung des Verkehrs aus eigenen Mitteln nicht gestattete. Hierbei ist Litauen am schwächsten entwickelt, obwohl es über die größte Bevölkerungsdichte verfügt.

a) Häfen und Seeverkehr

Die langgestreckte **Küste** mit ihrem recht gut entwickelten Schiffsverkehr bildet einen gewissen Ausgleich für die sonstige Verkehrsarmut des Gebietes. Aber auch hier ist Litauen nur schwach beteiligt.

Der fast den ganzen Winter über eisfreie Kriegs- und Handelshafen **Reval** (Tallinn) am finnischen Meerbusen ist der wichtigste Ausweichhafen für das im Winter durch Eis blockierte Leningrad. **Riga** ist der bedeutendste Handelshafen in den baltischen Ländern und durch die Düna (Daugava) und leistungsfähige Eisenbahnverbindungen besser an das Hinterland angeschlossen als die anderen baltischen Häfen. Weiter ist der Kunsthafen **Libau** (Liepāja) an der offenen Ostsee zu nennen, der zur Zeit der staatlichen Selbständigkeit seine ehemalige Bedeutung als Kriegs- und Handelshafen fast völlig verloren hatte. Die Russen bemühen sich jetzt um den beschleunigten Wiederaufbau. Weniger bedeutend sind die Häfen **Windau** (Ventspils), **Pernau** (Pärnu) und **Baltischport** (Paldiski). Der letztere ist jetzt im Ausbau. Er soll als U-Bootbasis Verwendung finden, da er auch in strengen Wintern eisfrei bleibt.

Der **Gesamtschiffsverkehr** der drei baltischen Staaten betrug zur Zeit ihrer staatlichen Selbständigkeit im Jahre 1937:

Estland	9900	Schiffe mit 1,5 Mill. NRT.
Lettland	2500	Schiffe mit 1,5 Mill. NRT.
Litauen	1400	Schiffe mit 1,4 Mill. NRT.

Bei den Angaben über Litauen ist zu beachten, daß fast 100 % des angegebenen Verkehrs auf den jetzt deutschen Hafen Memel entfielen.

Die **Handelsflotte** der baltischen Länder bestand aus 590 Schiffen mit etwa 380 000 NRT. Ein Teil dieser Schiffe ist im Laufe des Krieges in englischen Häfen zurückgehalten worden.

b) Eisenbahnen

(siehe Anlage Übersichtskarte 1 : 1 000 000)

Die gesamte **Länge** der Bahnen innerhalb der 3 baltischen Staaten ausschließlich des Wilna-Gebietes betrug 1938 7779 km. Das bedeutet eine **Bahndichte** von 47 km auf 1000 qkm gegenüber einer Dichte von

22

11,3 im westlichen Teile der UdSSR und von 100 km im Deutschen Reiche (1938).

Davon entfielen auf:	Estland.	Lettland	Litauen (ohne Wilna-Gebiet)
Bahnlänge in km	2094	3907	1778
Bahndichte auf 1000 qkm	44	59	34

Die Anlage des **Bahnnetzes** innerhalb der einzelnen Staaten entspricht binnenwirtschaftlichen Gesichtspunkten, die Zahl der Stichbahnen ist daher ungewöhnlich groß. Ein einheitliches baltisches Bahnnetz fehlt bisher.

Spurweite: Schmalspurbahnen haben am Bahnnetz einen beträchtlichen Anteil, am stärksten in Estland (fast 40 %), am geringsten in Litauen (fast 20 %). Die ursprünglich mit russischer Spurweite (1524 mm) angelegten Vollbahnen waren in Litauen während des Weltkrieges von deutschen Truppen auf europäische Spurweite umgenagelt worden. In Lettland betraf diese Umnagelung nur die Strecke Riga—Mitau (Jelgava) —Meitene. In Estland blieb die ursprüngliche Spurweite erhalten. Die Wiederumlegung der wichtigsten Strecken auf russisches Maß ist in der Ausführung begriffen. Sie ist schon auf mehreren Strecken durchgeführt worden, z. B. auf den Strecken Wilna—Dünaburg (Daugavpils), Riga—Mitau—Meitene und Eydkau—Kaunas—Wilna mit Anschluß nach Molodetschno.

Zweigleisige Strecken: Die Linie Eydkau—Kaunas und darüber hinaus bis zum Anschluß an die Strecke Wilna—Schaulen (Šiauliai) und die Linie Riga—Mitau (Jelgava) sind bisher die einzigen zweigleisigen Strecken innerhalb der baltischen Staaten. Das zweite Gleis der Strecke Riga—Mitau besitzt, soweit bekannt, noch heute europäische Spurweite, so daß hier nur doppelt eingleisiger Betrieb möglich wäre. Die Strecken Riga—Dünaburg (—Polozk) und Kaunas—Wilna befinden sich erst im Ausbau zur Zweigleisigkeit.

Betrieb: Die Zahl der 20jährigen Selbständigkeit hat eine starke Uneinheitlichkeit auch im Betriebe zur Folge gehabt. Während der Antrieb einheitlich durch Dampfkraft erfolgte, wurde zur Feuerung der Lokomotiven neben Steinkohlen auch Holz und Torf benutzt. Der Brennschiefer spielte in Estland eine sehr wichtige Rolle. Besonders Lettland verfügte über gut eingerichtete moderne Eisenbahnreparaturwerkstätten, die im kleinen Ausmaß auch Lokomotiven herstellten, während in Estland und Litauen lediglich Reparaturen ausgeführt wurden.

Das gesamte **rollende Material** der baltischen Randstaaten betrug im Jahre 1937:

	Estland	Lettland	Litauen
Lokomotiven	211	290	218
Personenwagen . . .	537	887	321
Güterwagen	5666	5764	4512

Die **Verkehrsleistungen** betrugen im selben Jahre:

	Estland	Lettland	Litauen
Beförderte Personen	10,6 Mill.	14,7 Mill.	3,7 Mill.
Güter	2,8 Mill. t	3,4 Mill. t	2,3 Mill. t

Im ganzen sind die Eisenbahnverhältnisse zur Zeit sehr undurchsichtig und die hier gebrachten Angaben nur bedingt richtig. Leistungsfähige, für starken Verkehr und hohe Geschwindigkeiten gebaute Strecken fehlen.

c) Straßen und Kraftverkehr

(siehe Anlage Straßenkarte 1 : 300 000)

Die **Dichte** der für alle Fahrzeuge zu jeder Zeit befahrbaren Straßen (Chausseen) ist sehr gering. Sie beträgt auf 100 qkm

Litauen	30 km
Lettland	26 km
Estland	—
Deutschland	60 km.

Dagegen verteilt sich die Dichte der meist auch in nasser Jahreszeit von leichteren Kraftfahrzeugen befahrbaren Landstraßen (sonstige Straßen), errechnet auf 100 qkm, wie folgt:

Litauen	—
Lettland	138 km
Estland	118 km.

Übersicht über die Beschaffenheit der verschiedenen Straßenarten und ihre Verteilung auf die 3 Länder

	Hauptstraße (Chaussee)	Sonstige Straßen	Unterhaltener Fahrweg	Nicht unterhaltener Fahrweg
Unterhaltspflichtig	Staat	Staat	Kreis oder Gemeinde	Anlieger
Breite	6—8 m	5—6 m	5 m	4—5 m
Decke	Pflaster oder Schotter	Schotter oder Kies	Kies	Kies od. nicht vorhanden
Unterbau	meist vorhanden	meist nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Brücken	Beton, Eisen, selten Holz	Beton, Stein, Holz	Holz	Holz
Benutzbarkeit für Kraftwagen	zu jeder Zeit	für Kolonnen- verkehr bei nasser Zeit fraglich	nur bei Trockenheit	nur bei längerer Trockenheit
Estland	—	5 694 km	6 886 km	10 858 km
Lettland	1699 km	9 047 km	7 324 km	15 730 km
Litauen ohne Wilnagebiet	1872 km	—	13 882 km	19 118 km
Zusammen	3571 km	14 741 km	28 092 km	45 706 km

Bemerkungen zur Übersicht:

Mit einer ganzjährigen Befahrbarkeit kann man lediglich bei den **Hauptstraßen** (Chausseen) rechnen. In Estland fehlen diese fast völlig, während Lettland und Litauen ziemlich gleichmäßig damit ausgestattet sind. Ein langandauernder schwerer Verkehr kann in der nassen Jahreszeit auch hier zu Schwierigkeiten führen.

Lettland und Estland verfügen außerdem über ein recht dichtes Netz **sonstiger Straßen**, die wiederum in Litauen völlig fehlen. Es handelt sich dabei um Verbindungsstraßen zwischen größeren Ortschaften. Diese Straßen unterstehen der staatlichen Verwaltung. Sie sind meistens 5—6 breit und haben als Unterbau eine Kiesaufschüttung und zu beiden Seiten niedrige Gräben. In den letzten 7—8 Jahren wurden diese Straßen regelmäßig mit Kies oder Schotter befahren und mit Straßenwalzen und sogenannten „Straßenhobeln“ in einen gewölbten Zustand gebracht, so daß das Regenwasser abfließen konnte. Hierdurch wurde eine wesentliche Verbesserung der Benutzbarkeit in den nassen Jahreszeiten für leichtere Fuhrwerke und Personenwagen erreicht. Es muß jedoch mit Bestimmtheit angenommen werden, daß auch diese Straßen einem schweren Verkehr in nasser Jahreszeit nicht gewachsen sind und sich in Kürze wieder in breite Sumpfbänder verwandeln werden. Die Straße Riga—Walk—Dorpat—Reval—Narwa ist bei den geschilderten Ausbesserungsarbeiten bevorzugt behandelt worden.

In allen drei Ländern findet man schließlich noch die unterhaltenen und nicht unterhaltenen **Fahrwege**, deren Unterbau aus einer Kiesaufschüttung besteht und die von beiden Seiten mit flachen Gräben versehen sind. Sie sind für Kraftfahrzeuge in der nassen Jahreszeit völlig unpassierbar. Lediglich in trockenen Sommern und zur Zeit der „Kahlfröste“ im Herbst kann mit Benutzbarkeit gerechnet werden.

In allen drei Staaten ist in den letzten Jahren viel für den **Brückenbau** getan worden. Die durchgehenden Straßenzüge haben fast durchweg Brücken aus Beton oder Stein, während Holzbrücken immer seltener werden. Auf den Nebenwegen dagegen findet man noch viele Brücken und Durchlässe aus Holz.

Für alle Straßen und Fahrwege, mit Ausnahme der Hauptstraßen, gilt auch heute noch, daß ihre Befahrbarkeit vielfach noch von der jeweiligen **Beschaffenheit des Untergrundes** abhängt. So sind alle Straßen Nordestlands und die auf den Inseln recht widerstandsfähig, da der Kalkfels fast unmittelbar unter der Oberfläche liegt und den mangelnden Unterbau ersetzt. Am schlechtesten sind die Straßen, die durch Sumpfgebiete führen, da bei ihnen die Kiesaufschüttungen oft lediglich auf Faschinen ruhen.

Fast alle Straßen sind heute im allgemeinen noch sehr unübersichtlich und kurvenreich. Eine Überhöhung der **Kurven** ist selten zu beobachten, so daß eine besondere Aufmerksamkeit der Kraftfahrer erforderlich ist.

Jahreszeitliche Beeinflussung der Straßen- und Wegeverhältnisse:

Die verschiedenen Jahreszeiten wirken sich sehr stark auf den Straßenverkehr aus. Die günstigste Zeit für Kraftwagen ist der **Sommer**, da auch die kleineren Wege bei der Trockenzeit befahrbar werden. Aber auch hier muß (siehe Kap. Klima) mit der großen Veränderlichkeit des Wetters gerechnet werden.

Der **Herbst** wirkt zunächst durch die von Niederschlägen aufgeweichten Straßen sehr hemmend, nicht nur auf den Kraftwagen, sondern auch auf den Fuhrwerksverkehr. Gewisse Erleichterungen bringt der im Laufe des Oktober einsetzende Frost, obwohl gerade dann die Materialbeanspruchung durch die großen Unebenheiten besonders groß ist.

Der **Winter** hat für den Verkehr seine eigenen Gesetze. Der Kraftwagenverkehr ist lediglich auf Straßenzügen aufrechtzuerhalten, die ständig von Schnee geräumt werden. Außerordentlich rege ist dagegen der Verkehr mit den landesüblichen Bauernschlitten. Jetzt werden schwere Lasten spielend auf den schlechten Wegen befördert. Typisch sind auch die sogenannten **Winterwege**, d. h. Wege, die zwei Ortschaften auf dem kürzesten Wege verbinden und hierbei nicht selten größere Sümpfe oder Seen überqueren. In politisch ruhigeren Zeiten war auch der Schlittenverkehr über den Peipussee sehr rege.

Im **Frühling** stockt zur Zeit der einsetzenden Schneeschmelze meist jeder Verkehr. Zunächst sind es die Wassermassen und der tauende Schnee, die alles behindern. Die Pferde brechen durch die harte Kruste der Winterwege und brechen nicht selten dabei die Beine. Während in den Wäldern noch hoher Schnee die Wege bedeckt und diese nur für Schlitten befahrbar sind, ist auf den freien Flächen bereits alles abgetaut und die Wege sind hier lediglich mit Wagen zu benutzen. In der weiteren Folge taut auch der Untergrund, und die bisher noch recht festen Wege werden grundlos. Der oft starke Eisgang gefährdet die Brücken und macht den Verkehr mit Fähren unmöglich. Auf kleineren Wegen trägt das Wasser vielfach die unbefestigten Balkenlagen der Durchlässe hinweg. Die Winterwege über die Hochmoore sind (siehe Kap. Gewässer) mit Schlitten noch verhältnismäßig lange befahrbar.

Kraftverkehr

Der **Kraftverkehr** der baltischen Staaten, insbesondere der Lastenverkehr, war wenig bedeutend. Die Regierungen hatten versucht, die Länder durch Autobuslinien, die vielfach stichbahnförmig verliefen, stärker aufzuschließen. Bei den Autobussen handelte es sich zumeist um ganz leichte Fordwagen.

Der Bestand an Kraftwagen betrug 1938:

	Estland	Lettland	Litauen	zusammen
Personenwagen ...	2753	2831	1793	7377
Autobusse	223	315	319	857
Lastwagen	2186	2688	564	5438
			Zusammen:	13 672

Baltische Länder: Flugwesen (Gesamtübersicht der Bodenorganisation)

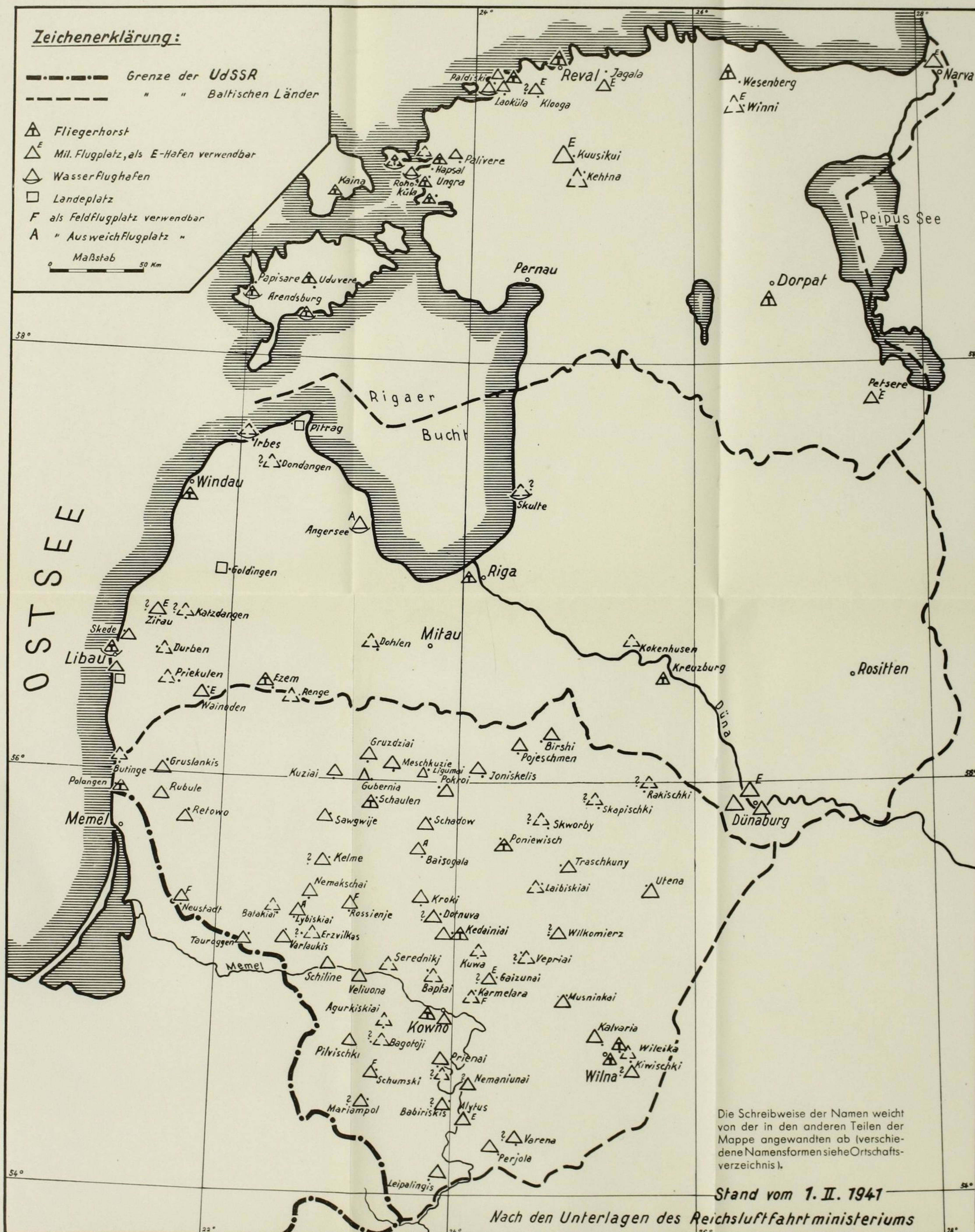


Abb. 13

Besonders zahlreich waren amerikanische, an zweiter Stelle deutsche Automarken vertreten.

d) Binnenwasserstraßen

Die baltischen Länder sind sehr arm an leistungsfähigen Wasserstraßen, und der Verkehr auf diesen ist zumeist von nur geringer Bedeutung. Schuld daran ist die völlige Verwilderung der Flüsse, welche auf den meisten Stellen lediglich Flachschiiffe verkehren lassen.

Die Länge der Binnenwasserstraßen beträgt:

Estland	603 km
Lettland	446 km
Litauen	640 km.

Zum Teil schiffbar sind folgende Flüsse:

Memel
 Windau (Venta)
 Kurische Aa (Lielupe)
 Düna (russ. Dwina, let. Daugava)
 Liv. Aa (Gauja)
 Pernau (Pärnu)
 Narowa (Narva)
 Embach (Emajõgi)

Verbindende **Kanäle** zwischen diesen Flußsystemen gibt es nicht. Seeschiffe können lediglich auf der Düna bis Riga verkehren.

Der Peipus und der Vizjärv spielen eine Rolle für den Schiffsverkehr, obwohl sie beide sehr flach sind.

Im Jahre 1937 befanden sich im Besitz der baltischen Länder folgende Binnenhandelsflotten:

	Estland	Lettland	Litauen
Anzahl der Schiffe	88	149	keine Angaben
zusammen NRT. ...	4 617 NRT.	5 085 NRT.	keine Angaben
Verkehrsleistung ..	54 300 NRT.	130 000 NRT.	40 000 NRT.

e) Flugwesen (Abb. 13)

Das Flugwesen ist in den baltischen Sowjetrepubliken wie in der übrigen UdSSR organisiert. Der sogenannte zivile Luftverkehr dient in erster Linie der Beförderung von Militärpersonen, Partei- und Staatsfunktionären.

9. Nachrichtenverbindungen

(Abb. 14)

(Nach den bisher vorliegenden Unterlagen von Chi OKW)

I. Allgemeines

Das gesamte Nachrichtennetz der baltischen Länder ist, wie in der übrigen UdSSR, Eigentum des Staates und untersteht dem Volkskommissariat für Verbindungswesen. Die Zentrale des Fernmeldewesens in Rußland ist Moskau. Der Territorialbereich jeder Bundesrepublik ist Postbezirk mit eigener Postverwaltung.

II. Drahtverbindungen

a) Landnetz

Das Fernsprech- und Telegraphennetz besteht ausschließlich aus oberirdischen Freileitungen. Militäreigene Netze sind nicht bekannt; die Militärbehörden benutzen das allgemeine Postnetz. Nur die GPU verfügt über ein eigenes, weit ausgebautes Netz.

b) Seekabel

An **innerstaatlichen Kabeln** sind vorhanden: 1 F-Kabel (1 Ader) und 1 F-Kabel (2 Adern) Pamma (Insel Saarema) — Emmaste (Insel Hiiu), 1 F-Kabel (1 Ader) Kurevere (Insel Saarema) — Insel Vilsand, 1 F-Kabel (1 Ader) Tõstamaa (Pärnu) — Insel Kihnu, 2 F-Kabel (je 1 Ader) Räägu (Haapsalu) — Söderbü (Insel Vormsi), 2 F-Kabel (je 1 Ader) Pullapää (Haapsalu) — Upholm (Insel Vormsi), 2 F-Kabel (je 1 Ader) Saksbü (Insel Vormsi) — Sääre (Insel Hiiu), 1 F-Kabel (4 Adern) und 1 F-Kabel (6 Adern) Virtsu — Kuivaste (Insel Muhu), 1 F-Kabel (1 Ader) Paldiski — Insel Pakri und 1 F-Kabel (1 Ader) Roomasaare (Insel Saarema) — Insel Abruksa.

An **zwischenstaatlichen Kabeln** sind vorhanden: 1 T-Kabel (2 Adern) Tammneeme (bei Tallinn) — Santahamina (bei Helsinki), 1 T-Kabel (4 Adern) Rohuneeme (bei Tallinn) — Porkkala (bei Helsinki), 1 T-Kabel (1 Ader) Libau — Helsinki, 1 T-Kabel (1 Ader) Libau — Röd-wig (Dänemark) und 1 T-Kabel (1 Ader) Libau — Bornholm (Dänemark).

III. Funkverbindungen

a) Zwischenstaatlicher Funkverkehr

Funkstellen für den zwischenstaatlichen Verkehr befinden sich in Reval, Riga, Libau und Kowno. Der zwischenstaatliche Sprechfunkverkehr ist sehr beschränkt, da vor allem der Tastfunkverkehr benutzt wird.

b) Rundfunksender

befinden sich in Reval, Dorpat, Türi, Riga, Kuldiga, Libau, Kowno und Wilna. Die Organisation des russischen Rundfunkwesens unter-

Baltische Länder: Nachrichtenverkehrsnetz (Übersicht)

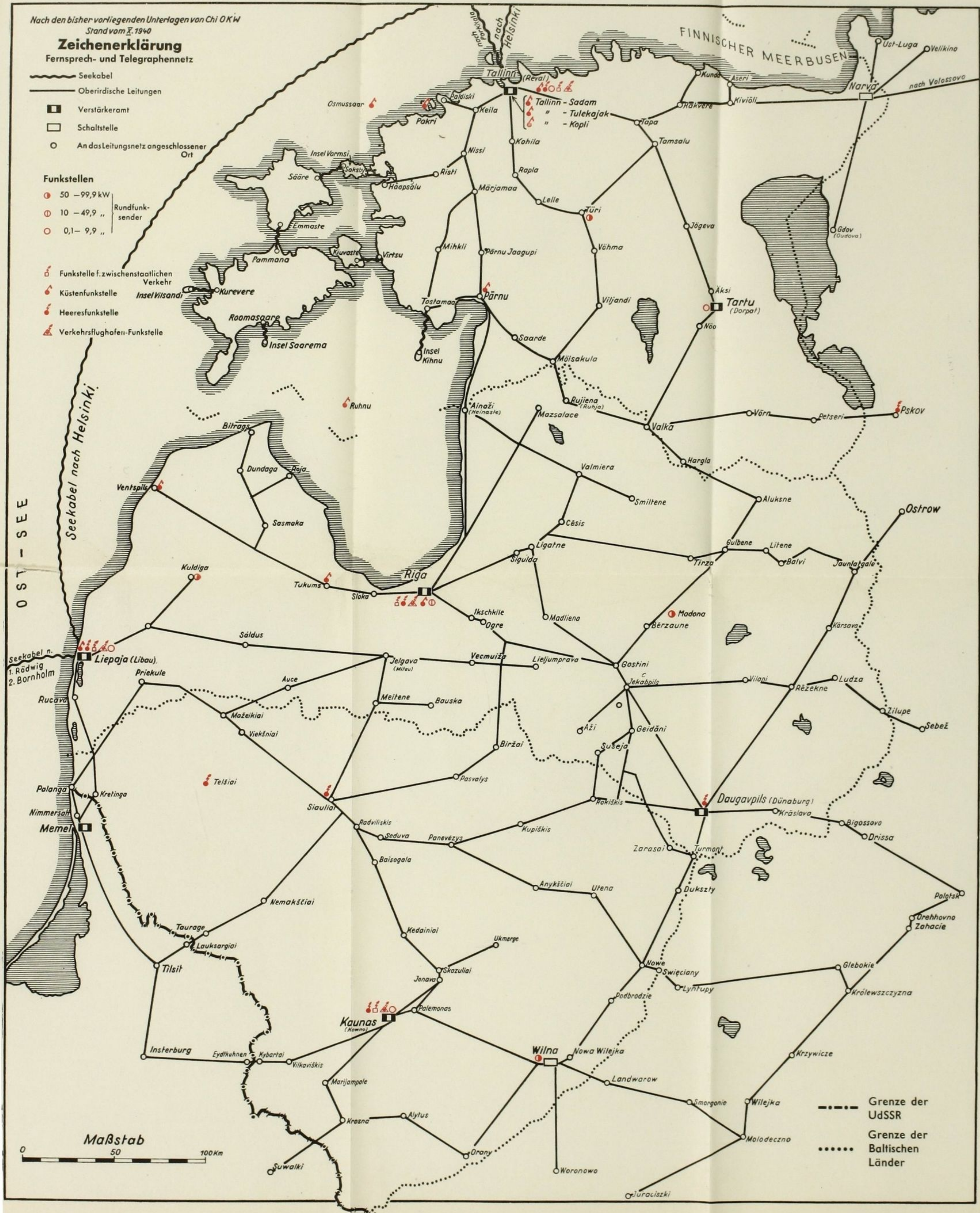


Abb. 14

scheidet sich grundsätzlich von der aller anderen Länder. Das Sendernetz besteht aus: a) Unionssendern, b) Hauptsendern und c) Bezirkssendern. Jede Republik verfügt über einen oder mehrere Hauptsender, die mit den Unionssendern in Verbindung stehen und deren Programm übernehmen. Die Bezirkssender übernehmen das Programm von den Hauptsendern und geben es an die Hörer weiter, und zwar ausschließlich auf dem Drahtwege („Kollektivnetz“ für den Gemeinschaftsempfang in „Lesestuben“, „Häusern der Roten Armee“ usw. und „Individualnetz“ für Einzelhörer). Die Rundfunkteilnehmer können also das Programm sowohl auf dem Ätherwege von den Unions- und Hauptsendern, als auch auf dem Drahtwege (Lautsprecher bzw. Telephonanschluß) von den Bezirkssendern übernehmen.

c) Die **Wehrmacht** unterhält nur bewegliche Funkstellen. Nur höhere Kommandostellen benutzen auch die festen Funkeinrichtungen der Post. Der Verkehr wird vom Heer, von der Marine und der Luftwaffe in Netzen auf Grenz-, Mittel- und Langwellen abgewickelt. Es handelt sich selten um feste Netze, zumal die Organisation des Heeres und der Luftwaffe noch im Aufbau ist. Klartext wird nicht gegeben.

d) Zu erwähnen sind ferner die **Küstenfunkstellen**, die **Verkehrsflughafen-Funkstellen** und die **Funkstellen der GPU**, die über eigene Sendenetze verfügt, zu denen u. a. die Sendenetze der Miliz (Polizei) und des Grenzschutzes gehören.

Militärische Beurteilung

Das Drahtnetz kann, da es ausschließlich aus oberirdischen Freileitungen besteht, verhältnismäßig leicht überwacht bzw. zerstört werden. Aus diesem Grunde kommt eine erhöhte Bedeutung den Funkverbindungen zu.

Rundfunksender der baltischen Sowjetrepubliken

Standort	Frequenz		Sendestärke kW
	kHz	m	
Reval	1366	212,6	1
Dorpat.	512	585,9	0,5
Türi	731	410,4	50
Riga I	1258	238,5	15
Riga II Madona	583	514,6	50
Kuldiga	1104	271,7	50
Libau	1734	173	0,2
Kowno	153	1961	7
Wilna	536	559,7	50

10. Militärische Gesamtbeurteilung

(Siehe Anlagen: Übersichtskarte 1 : 1 000 000 u. Karte der Gewässer u. sonst. Geländehindernisse)

Die an sich zahlreichen **Landungsmöglichkeiten** werden durch die Verkehrsarmut des Gebietes stark erschwert. Lediglich Reval, Riga, Windau und Libau sind Häfen, die neben modernen **Entladevorrichtungen** auch über gute Verbindungen mit dem Hinterland verfügen. Zum **Ausbooten** von Truppen sind die Kurische Westküste, die Insel Oesel und die Buchten östlich und westlich von Reval noch am ehesten geeignet, weniger dagegen der Rigaer Meerbusen und die estnischen Zwischengewässer wegen des weit hinausreichenden flachen Wassers. An der Nordküste Estlands bildet das **Steilufer** ein bedeutendes Hindernis.

Die **Truppenbewegungen** auf dem **Verkehrsnetz** werden durch den schwachen Ausbau desselben behindert, insbesondere durch das Fehlen eines den modernen Anforderungen entsprechenden **Straßennetzes**. Die Bewegungen im freien **Gelände** werden in großen Teilen des Landes, insbesondere in Estland und Nordlettland, durch die außerordentliche **Versumpfung**, behindert. In den höher gelegenen Hügellandschaften hemmt dagegen die oft sehr unruhige **Oberfläche** die Bewegungen, obwohl gerade hier der Untergrund sehr viel günstiger ist.

Die starke **Bewachung** gibt zwar gute **Deckungsmöglichkeiten**, erschwert aber die **Übersicht** in den flachen Gebieten außerordentlich. Dagegen sind in den Hügellandschaften überall gute **Übersichtspunkte** zu finden.

Die frühere historische und natürliche Grenze der Baltischen Länder gegen Rußland, die in nordsüdlicher Richtung längs der Narowa und des Peipus und anschließend längs der Sumpfebene der ostlettischen Senke verläuft, bildet mit ihrer Verlängerung nach Süden längs der Hügel und Seenlandschaft der litauischen Ostgrenze eine bedeutende natürliche **Hindernislinie**, deren Vorfeld durch die westlich davon gelegenen Gebiete gebildet wird. Weitere natürliche Hindernislinien in westöstlicher Richtung bilden die Memel, die Düna und die Sumpflinie der Pernau und Embachniederungen. Die natürliche **Riegelstellung** Rigas gegen Süden ist die halbkreisförmige gegen Süden steile kurisch-litauische Endmoräne.

Die Anlage von **Feldbefestigungen** wird in den Sumpfgebieten wegen der **stauenden Nässe** und in Nordestland wegen des fast zutage tretenden **Kalkfelsens** auf Schwierigkeiten stoßen, während in den Hügellandschaften zumeist recht günstige Bedingungen anzutreffen sind. Die **Unterbringung** von Truppen wird durch die in den meisten Gebieten des flachen Landes vorherrschende bäuerliche **Streusiedlung** erschwert. Auch ist zu beachten, daß die **Holzbauweise** auch heute noch in allen kleineren Städten vorherrscht und zu einer Vernichtung durch den Gegner herausfordert. Besonders in der polnisch-

russischen Kultureinflußzone (siehe Kap. Bevölkerung) werden Beengtheit, ärmliche Ausstattung, Ungeziefer und schlechte hygienische Verhältnisse in den Wohnhäusern der Truppe viel zu schaffen machen. Vor Genuß von ungekochtem Trinkwasser muß hier besonders gewarnt werden.

Hinsichtlich der **Verpflegungsmöglichkeiten** ist zu beachten, daß die Länder selbst während der besten Jahre ihrer staatlichen Selbständigkeit nur mit Mühe in der Lage waren, sich mit Brotgetreide zu versorgen. Günstiger liegen die Verhältnisse bei den Viehprodukten, die reichlich vorhanden waren. Zu beachten sind jedoch Meldungen, denen zufolge nach der Einverleibung in die Sowjetunion die Bauern aus Furcht vor der Kollektivierung größere Abschachtungen vornehmen sollen.

An **Materialien** wird Holz meist reichlich zu finden sein, obwohl nach Berichten in Estland wegen des Raubbaues und des starken Verbrauchs als Brennholz ein gewisser Mangel vorhanden sein soll. Reichlich vorhanden sind Torf, Brennschiefer und Nutzsteine.

B. Beschreibung der Einzel- landschaften

I. Landschaftsgliederung von Estland

(Abb. 15)

1. Nordestnisches Tafelland.
 - a) westlicher Teil,
 - b) östlicher Teil,
 - c) Hügellandschaft von Wesenberg.
2. Westestnisches Tiefland.
 - a) Stromgebiet des Kassargen,
 - b) Stromgebiet des Pernau,
 - c) Gebiet der nördlichen Wirtjarvzuflüsse.
3. Südostnisches Hügelland.
 - a) Seenplatte nördlich des Embach,
 - b) Hügelland von Odenpäh,
 - c) Hügelland von Petschur,
 - d) Hügelland von Fellin.
4. Peipusbecken.
 - a) Stromgebiet der Narowa,
 - b) westliche Küstenniederung des Peipus.
5. Inseln.
 - a) Ösel, Moon, Ruhnõ,
 - b) Dago, Worms.

Estland: Landschaftsgliederung

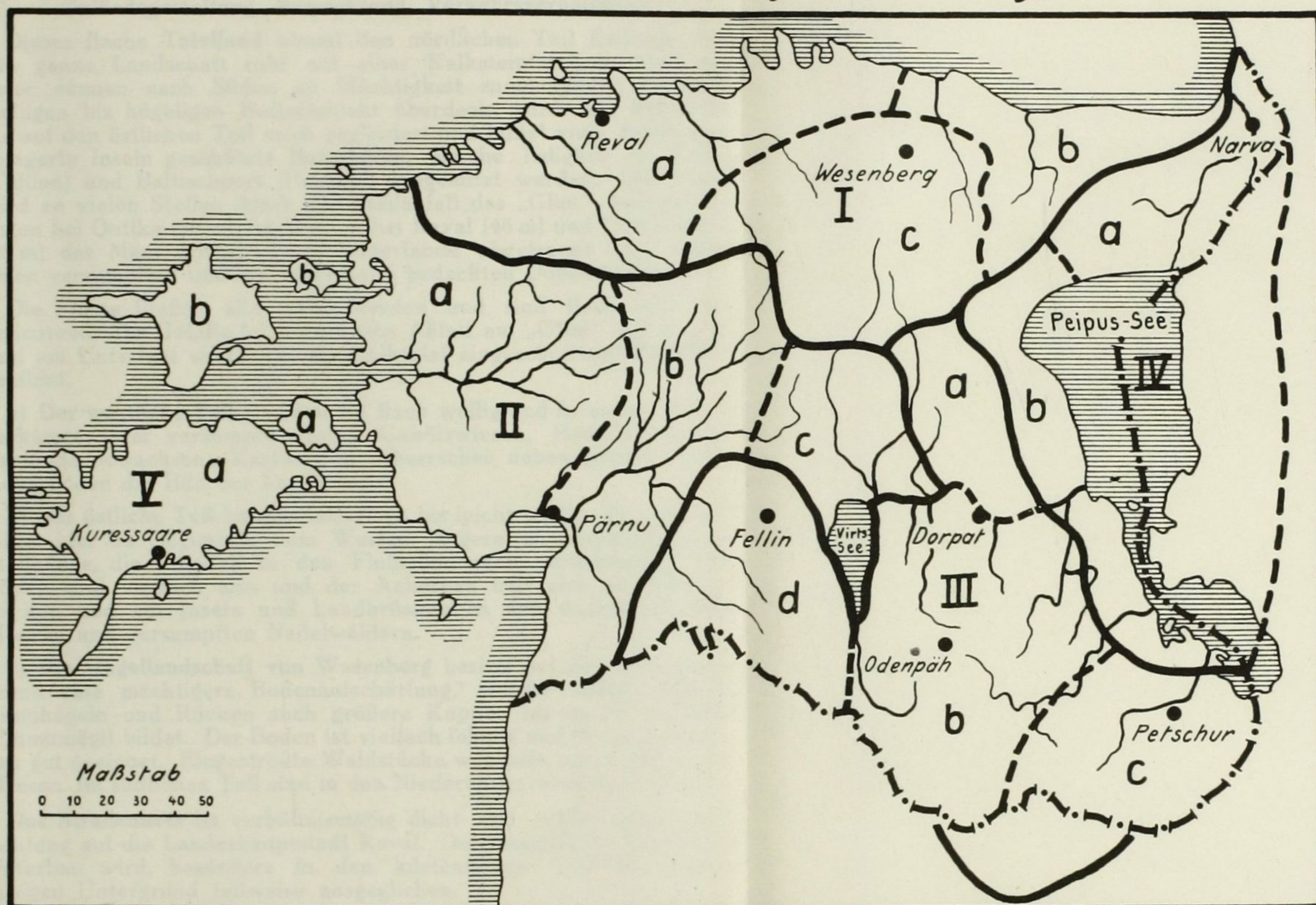


Abb. 15

1. Nordestnisches Tafelland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses flache **Tafelland** nimmt den nördlichen Teil Estlands ein. Die ganze Landschaft ruht auf einer Kalksteintafel, welche von einer dünnen nach Süden an Mächtigkeit zunehmenden schwach welligen bis hügeligen Bodenschicht überdeckt wird. Die **Küste** ist bis auf den östlichen Teil reich gegliedert und bildet viele durch vorgelagerte Inseln geschützte **Naturhäfen**, welche lediglich in Reval (Tallinn) und Baltischport (Paldiski) ausgenutzt werden. Die Küste wird an vielen Stellen durch den Steilabfall des „Glint“, welcher im Osten bei Ontika (56 m), im Westen bei Reval (46 m) und Baltischport (25 m) das Meer erreicht, vom Hinterlande abgetrennt und bildet einen versumpften und mit viel Geröll bedeckten Dünenstreifen.

Die **Flüsse** fließen alle nach Norden und sind flach und unbedeutend. Ihr Gefälle ist bis auf den Abfall am „Glint“ nur gering. Erst am Unterlauf werden in die Kalktafel eingeschnittene **Flußtäler** gebildet.

a) **Der westliche Teil** ist eben bis flach wellig und in weiten Teilen verkarstet oder versumpft. Nasse Gehölzwiesen, Hochmoore und wacholderbewachsene Kastweiden beherrschen neben ganz geringen Ackerböden das Bild der Landschaft.

b) **Der östliche Teil** ist ebenfalls flach bis leicht wellig. Der „Glint“ bildet hier im Gegensatz zum Westen längere zusammenhängende Steilhänge, die lediglich in den Flußmündungen zurücktreten. Die Böden sind vielfach arm und der Ackerbau hält sich am Küstenstreifen und auf Inseln und Landbrücken in den weitverzweigten Mooren und versumpften Nadelwäldern.

c) **Die Hügellandschaft von Wesenberg** besitzt auf dem Felsuntergrund eine mächtigere Bodenaufschüttung, welche außer kleinen Rundhügeln und Rücken auch größere Kuppen bis zu 166 m Höhe (Emmumägi) bildet. Der Boden ist vielfach lehmig und für den Ackerbau gut geeignet. Eingestreute Waldstücke wechseln mit Feldern und Wiesen. Im südlichen Teil sind in den Niederungen wiederum Sümpfe.

Das Straßennetz ist verhältnismäßig dicht und erhält seine Ausrichtung auf die Landeshauptstadt Reval. Der mangelhafte künstliche Unterbau wird, besonders in den küstennahen Gebieten, durch felsigen Untergrund teilweise ausgeglichen.

Die sämtlich eingleisigen **Eisenbahnlinien** sind ebenfalls auf Reval ausgerichtet.

Wirtschaft und Besiedlung

Die Arbeitsweise der Landwirtschaft ist in dem westlichen und östlichen Teil meist extensiv. Neben Roggen und Kartoffeln wird Futter-

getreide angebaut. Ärmliches Vieh sucht seine Nahrung auf mageren Weiden. Das Gebiet um Wesenberg zeigt auf wesentlich besseren Böden eine gut entwickelte Landwirtschaft, welche neben Roggen, Futtergetreide und Kartoffeln auch Viehprodukte in größerem Umfange erzeugt.

Die **Industrie** hat in Reval (Tallinn) ein bedeutendes Zentrum. Die Stadt hat 137 700 Einwohner und ist die Hauptstadt der autonomen Sowjetrepublik Eesti. Ein Kriegs- und Handelshafen, Maschinenindustrie, Textilindustrie, Holzverarbeitungsindustrie, Leder- und Genußmittelindustrien geben der Stadt ein lebendiges Gepräge. Die an der Bahnlinie nach Narva liegende Stadt Wesenberg (Rakvere, 10 000 Einw.) hat eine kaum nennenswerte Industrie, während in der Nähe der Küste bei Kunda und Asseri zwei große **Zementwerke** liegen. Nördlich der Bahnstrecke Wesenberg—Narva liegt das Gebiet der **Ölschiefergruben** und Öltraffinerien bei Jöhvi.

Die **Bevölkerung** besteht zum allergrößten Teil aus Esten. Die Besiedlung ist schwach (15 bis 20 Einw./qkm) und ist lediglich in Reval und im Ölschiefergebiet dichter. Es herrscht die ländliche Streusiedlung vor. Lediglich die Kirchdörfer und einige Bahnstationen haben den Charakter von geschlossenen Ortschaften.

In den Ufergebieten wird auch Fischfang neben der Landwirtschaft betrieben.

Militärische Beurteilung

Landungsmöglichkeiten durch Ausbooten von Truppen bieten sich in den Buchten östlich von Reval, wo der Steilhang des „Glint“ vielfach unterbrochen wird. Für eine Weiterbesetzung des Landesinnern von der nördlichen Küste aus würde die Inbesitznahme des Hafens von Reval von entscheidender Bedeutung sein, da nur hier Ausladevorrichtungen für schweres Material vorhanden sind.

Die **Bewegungen** von Truppen werden in west-östlicher Richtung im Küstengebiet durch festen Untergrund begünstigt, während versumpfte Stellen und die Täler der Bäche kleinere Hindernisse bilden. Von Norden nach Süden, in Richtung Wesenberg—Dorpat, verläuft eine höherliegende Landbrücke durch weit versumpfte Gebiete.

Hindernislinien werden in allen Teilen des Gebietes durch die ausgedehnten Sümpfe gebildet, wobei die Zerstörung der auf schmalen Landzungen verlaufenden Straßen leicht zu bewerkstelligen ist.

Die immer wechselnde Bewachsung kann gut zur **Deckung** ausgenutzt werden.

Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind im mittleren Gebiet bei Wesenberg sehr viel günstiger als im Osten und Westen. Die **Unterbringungsmöglichkeiten** sind außerhalb der Städte und Marktflecken durch die verstreute Lage der Gehöfte ungünstig, obwohl gerade hierdurch der Einäscherung der Holzbauten beim raschen Vordringen gewisse Grenzen gesetzt werden.

2. Westestnisches Tiefland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses flache nur von sanft ansteigenden Hügeln unterbrochene **Tiefland** nimmt den westlichen und mittleren Teil des Landes ein. Die weiten **Sumpfgebiete** werden von dem Kassargen (Kassari) und der Pernau (Pärnu) mit ihren unzähligen Nebenflüssen nur ungenügend entwässert, was auf das geringe Gefälle in Verbindung mit der Undurchlässigkeit des Untergrundes (Kalkstein) und den Luftfeuchtigkeitsgehalt zurückzuführen ist. Riesige **Hochmoore** wechseln mit feuchten **Gehölzwiesen** und Waldungen. Der Ackerbau und die Siedlungen stützen sich auf die inselartigen Erhebungen.

Die Küste ist im Gegensatz zum Norden schwächer gegliedert und ganz flach. Die Buchten sind seicht und haben nur in der Pernauer Bucht einen nennenswerten Hafen entstehen lassen. Der kleine Hafen Hapsal ist dagegen stark verschlammt.

a) **Das Stromgebiet des Kassargen** ist besonders typisch für die weite Verbreitung der **Gehölzwiesen**. Diese meist feuchten oder versumpften, sehr lichten Birkenhaine, auf denen auch viel Gebüsch und einzelne Nadelbäume stehen, werden auf den Lichtungen zur Grasnutzung herangezogen. Im Süden finden sich viele Hochmoore, die uhrglasförmig riesige Flächen überdecken.

b) **Im Stromgebiet der Pernau** sind besonders am Oberlauf wieder große zusammenhängende Sumpf- und Nadelwälder, die im südlichen Teil durch Hochmoore unterbrochen werden.

c) **Das Gebiet der Virzjärvzuflüsse** wird von einer breiten Reihe von Hügeln mit langgestrecktem Profil in nordwestlich-südöstlicher Richtung durchzogen, zwischen denen mehr oder weniger breite Sumpfniederungen liegen. Hier wechseln kleine Stücke Kulturland in bunter Folge mit Waldstücken, kleinen Hochmooren und Sumpfwiesen.

Das Straßennetz ist, wenn man von Nebenwegen absieht, weitmaschig. Ein Unterbau ist meist nicht vorhanden, der Untergrund ist ungünstig, worauf auch der schlechte Straßenzustand in den Übergangszeiten zurückzuführen ist. Die Brücken sind vielfach aus Holz und oft nur 5 m breit.

Das Eisenbahnnetz ist schwach entwickelt. Alle Strecken sind eingleisig und werden meistens als Stichbahnen an die Küste geführt.

Wirtschaft und Besiedlung

Die amtliche Statistik gibt für dieses Gebiet etwa 25 % der Gesamtfläche als Ödland an. Aber auch dieses ist noch irreführend, da ein großer Teil der Sumpfwiesen und -wiesen infolge ihrer kaum nennenswerten Erträge noch hinzugerechnet werden muß. Der Boden ist mittel bis schlecht, demzufolge ist die **Landwirtschaft** schwach entwickelt. Es werden Roggen, Kartoffeln und Futtergetreide angebaut. Neben der Pferdezucht ist die Rinder- und Schafzucht recht gut entwickelt.

Die Industrie konzentriert sich im wesentlichen am Unterlauf der Pernau, wobei Holzverarbeitung und Textilindustrie vorherrschen. Einige Glasfabriken liegen mitten im Lande und werden durch Stichbahnen mit der Außenwelt verbunden.

Die **Bevölkerung** besteht überwiegend aus Esten. Die Siedlungsdichte ist schwach und beträgt etwa 15—20 Einwohner je qkm. Die landwirtschaftliche Streusiedlung überwiegt. An der Pernauschen Bucht liegen auch größere Fischerdörfer; der Fang wird nur mit kleinen Booten betrieben. Als Städte sind **Pernau** mit 20 300 Einwohnern an der Mündung der Pernau (kl. Hafen, Holzverarbeitung, Lederindustrie, Badeort) und der Schlammkurort **Hapsal** mit 4000 Einwohnern zu nennen.

Militärische Beurteilung

Landungsmöglichkeiten durch Ausbooten gibt es am flachen Ufer überall, jedoch haben die Sunde zwischen dem Festland und den Inseln ein sehr schwieriges Fahrwasser. Hier ist das russische Linienschiff „Slava“ im Weltkriege aufgelaufen und verlorengegangen. Der Hafen von Pernau eignet sich nur begrenzt zum Ausladen von schwerem Material und ist den ganzen Winter durch Eis gesperrt.

Die **Bewegung** von Truppen wird überall durch Sümpfe behindert und ist meist nur auf den vorhandenen Straßendämmen durchführbar. Die Flüsse bilden nur durch ihre Versumpfung, nicht aber durch ihren Wasserreichtum Hindernisse. Außer den das ganze Land durchziehenden Sümpfen sind keine besonderen Hindernislinien vorhanden. Die starke Bewachsung mit Wald gibt überall gute **Deckungsmöglichkeiten**.

Beobachtungs- und Übersichtspunkte sind in diesem ausgesprochen flachen Gebiet nur wenig zu finden.

Die **Verpflegungsmöglichkeiten** werden bei Brotgetreide unzureichend sein, während Vieh und Viehprodukte ausreichend vorhanden sind. Auf den Gehölzwiesen wird man in Mieten und kleinen Scheunen viel geringes Heu finden. Die **Unterbringungsmöglichkeiten** werden bei der Eigenart der ländlichen Streusiedlung schwierig sein. Der größte Teil der ländlichen Bauten, mit Ausnahme der früheren Gutshöfe, ist sehr ärmlich und besteht aus Holz.

3. Südestnisches Hügelland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses mit einer sehr unruhigen Oberfläche ausgestattete Hügelland liegt im Süden des Landes und erreicht in einzelnen Punkten Meereshöhen von 300 m. Es ist fast ganz das Vegetationsgebiet der **Wiesen und Felder**. Kleinere Waldstücke, in denen auch Eichen zu finden sind, liegen über das ganze Land verstreut. In diesem Gebiet entspringen viele unbedeutende Bäche, die teils dem Peipus, teils der Rigaer Bucht zuströmen. Bedeutender ist lediglich der Embach, der den Virzjärv mit dem Peipus verbindet und in seinem ganzen Lauf schiffbar ist.

a) Die **Seenplatte nördlich des Embach** wird von vielen nebeneinanderlaufenden Hügelrücken mit dazwischenliegenden länglichen Seen gebildet, welche parallel der Bahnstrecke Reval—Dorpat verlaufen.

b) Das **Hügelland von Odenpäh** ist besonders in seinem südlichen und mittleren Teil übersät von einer Unzahl kleiner Hügel, aus denen einzelne größere Kuppen emporragen.

c) Das **Hügelland von Petschur** weist ebenso herdenweise Ansammlungen von kleinen Rundhügeln auf, nur daß hier auch ebene Flächen dazwischenliegen und die größeren Einzelkuppen sich 300 m über dem Meeresspiegel erheben.

d) Das **Hügelland von Fellin** weist neben kleineren Gruppen von Rundhügeln einen entlang dem Westufer des Virzjärv in nord-südlicher Richtung verlaufenden Zug von Hügeln mit länglichem Profil auf. In den Tälern der Bäche und den Bodensenken liegen versumpfte Stellen.

Das **Straßennetz** im Süden Estlands ist das dichteste im ganzen Lande, jedoch ist der Ausbau auch hier sehr mangelhaft. Der Untergrund ist zwar besser als in den Sumpfgebieten, aber dennoch vielfach ungünstig. Die Ausrichtung erfolgt auf die Landschaftszentren Dorpat (Tartu), Fellin (Viljandi) und Werro (Vöru).

Das **Eisenbahnnetz** ist eingleisig und verläuft im wesentlichen in nord-südlicher Richtung. Es fehlen insbesondere die Querverbindungen.

Wirtschaft und Besiedlung

Die hier beschriebene Landschaft verfügt über gute bis sehr gute Böden. Der Anteil des Ackerlandes an der Gesamtfläche ist größer als im übrigen Estland. Hier lagen die Hauptgebiete der Erzeugung des ehemaligen Freistaates Estland. Es werden neben Roggen, Futtergetreide und Kartoffeln auch Weizen und Flachs angebaut. Tierische Produkte, wie Butter, Bacon und Eier spielten früher für den Export eine hervorragende Rolle.

Industriell ist das Gebiet nur schwach entwickelt. Zahlreiche Molkereien und kleinere Sägemühlen liegen verstreut und verarbeiten die Erzeugnisse des flachen Landes. In der Universitätsstadt **Dorpat** (59 000 Einw.) hat sich einige Industrie, vor allem holzverarbeitende, Leder- und Nahrungsmittelindustrie angesiedelt. Von Bedeutung ist dort auch die Sternwarte, welche mit einer Wetterstation verbunden ist. Zu erwähnen sind ferner noch die Lokalenergiestädte **Fellin** (Viljandi) mit 11 700 Einwohnern, **Werro** (Vöru) mit 5300 Einwohnern und **Petschur** (Petseri) mit 4200 Einwohnern ohne nennenswerte Industrie mit vorwiegend Handelscharakter, und der Bahnknotenpunkt **Walk** (Valga) mit 10 800 Einwohnern (estn. Teil).

Die Bevölkerung besteht außer im Kreis Petschur und den Peipusufeln überwiegend aus Esten. Die Besiedlung ist dichter als im Norden Estlands. Besonders die von Russen bewohnten Gebiete sind

sehr volkreich. Der Kreis Petschur (Petseri) gehörte staatlich immer zu Rußland und liegt daher auch außerhalb der deutschen Kultur- einflußzone. Die hier lebenden Esten, auch „Setukesen“ genannt, stehen auf einer sehr niedrigen Kulturstufe und sind äußerlich von den dort in großer Zahl wohnenden Russen gar nicht zu unterscheiden.

In ganz Südestland herrscht die bäuerliche **Streusiedlung** vor, lediglich an Eisenbahnstationen und Straßenknotenpunkten findet man geschlossene Siedlungen. Im Kreise Petschur und am Gestade des Peipus ist die Bauweise der Dörfer russisch. Es wechseln große Rund- dörfer mit langen Straßendörfern.

Militärische Beurteilung

Das sehr stark hügelige Gelände bietet viele **Verteidigungs- und Deckungsmöglichkeiten**. Aber auch dem Angreifer stehen geschützte Räume und gut gedeckte Annäherungswege zur Verfügung. Geländegängige Fahrzeuge werden fast überall ungehindert operieren können.

Als wichtigste **natürliche Verteidigungsstellung** wäre hier die Linie Peipus, Embach, Tānasilm, Hochmoore und Pernauer Bucht anzusehen.

Beobachtungs- und Übersichtspunkte gibt es in diesem Gebiet in ausreichendem Umfange. Hierfür kommen vor allem die Großkuppen in Frage, wie z. B. der kleine und der große „Munamägi“, welche das Gewirr der kleinen Hügel überragen und gute Rundsichten bieten.

Die **Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten** sind wesentlich günstiger als in den anderen Teilen Estlands. Es wird überall leicht möglich sein, für Mann und Pferd ausreichende Vorräte aufzutreiben. Eine Ausnahme bildet das stark besiedelte, aber landwirtschaftlich arme Gebiet von Petschur. Die Wohnhäuser und Stallungen der Bauern sind größer und solider gebaut als in den anderen Teilen Estlands. Neben Holzbauten findet man auch solche aus Granit. Gute Unterbringungsmöglichkeiten bieten die Herrenhäuser der früheren deutschen Güter, die vielfach mit Schulen belegt sind.

4. Peipusbecken

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Der estnische Teil des Peipusbeckens liegt im Osten des Landes und bildete die ehemalige Grenze gegen die Sowjetunion. Hier wird durch den Peipussee und durch seinen Abfluß zum Meere die Narowa (Narva), eine fast 250 km lange, durch Sümpfe verstärkte **schwer passierbare Wasserlinie** gebildet.

a) **Das Stromgebiet der Narowa (Narva)** ist ein fast geschlossenes Sumpf- und Waldgebiet, das von vielen kleinen Dünen und inselartigen Rücken durchzogen wird. Die ganze Landschaft wird von der Narowa durchströmt, welche ober- und unterhalb der Wasserfälle bei Narva (75 000 PS) schiffbar ist und infolge ihrer flachen Ufer am Oberlauf weite Strecken versumpft.

b) Die **westliche Küstenniederung** ist der teils flache, teils leicht von Dünen unterbrochene langsam ansteigende Rand des Peipusbeckens, der besonders an den Flußmündungen von breiten Sumpfgebieten unterbrochen wird. Weite Schilffelder trennen vielfach die Küste vom offenen Wasser. Die Ufer sind meist flach und zeigen nur im Norden geringe Ansätze zu einem Steilufer.

Das **Straßennetz** ist in diesem Gebiet nur sehr schwach ausgebaut und beschränkt sich im allgemeinen auf kaum befestigte Landwege. Eine Erschließung durch das **Eisenbahnnetz** fehlt diesem Gebiet fast völlig. Es ist lediglich eine Schmalspurbahn nach Mustvee und die Durchgangsstrecke bei Narva vorhanden. Einen kleinen Ausgleich für diese ausgesprochene Verkehrsarmut bilden die Binnenwasserstraßen auf dem Embach, dem Peipus und der Narova. Aber auch diese Verkehrsmöglichkeit ist wegen der Armut des Hinterlandes nur schwach entwickelt.

Wirtschaft und Besiedlung

Das Gebiet ist landwirtschaftlich außerordentlich arm und trotz der großen Genügsamkeit seiner Bewohner hinsichtlich der **Brotversorgung** auf Zufuhren angewiesen. Ungeachtet dessen ist das meistens von Russen bevölkerte Peipusufer recht dicht besiedelt. Diese wohnen in fast ununterbrochenen Reihendörfern und betreiben neben Acker- und Gemüsebau fast immer auch den **Fischfang**. Die Fische werden in eigenen Öfen geräuchert und zusammen mit getrockneten Zichorien (Kaffee-Ersatz) und Salzgurken zum Verkauf in Panjewagen über das Land gefahren.

Eine eigene **Industrie** fehlt im größten Teil des Gebietes völlig. Lediglich in der Grenzstadt Narva (23 500 Einwohner) hat sich unter Ausnutzung der Wasserkräfte der Narvafälle eine recht bedeutende Textilindustrie entwickelt, welche vor dem Weltkriege einen nicht unbedeutenden Anteil an der russischen Gesamtproduktion einnahm. Zu nennen wäre noch **Hungerburg** (Joesuu) mit 1500 Einwohnern an der Narowamündung, kleiner Hafen und gutbesuchter Badeort. Das Ostufer der Narowa (Narva) hat eine rein russische Bevölkerung, welche ebenfalls in größeren Dörfern zusammenwohnt.

Militärische Beurteilung

Die bereits oben beschriebene durch Sümpfe noch verstärkte 250 km lange **Wasserlinie** des Peipus und der Narowa bildet ein schwer passierbares **militärisches Hindernis**, das südlich des Peipus noch durch die wasserreiche Velikaja verlängert wird. Die günstigsten Übergangsmöglichkeiten liegen bei Narva und südlich des Peipus-sees. Auch alle militärischen Bewegungen werden durch die geschilderten Verhältnisse eingeengt.

Beobachtungs- und Übersichtspunkte sind wegen der mangelnden Höhenunterschiede hier sehr selten. Lediglich einige höher ansteigende Dünen am Westufer des Sees können hierzu benutzt werden.

Die **Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten** sind, außer in dem Gebiet um Narva, sehr beschränkt, da die Bevölkerung kaum in der Lage ist, sich selbst zu ernähren. Hierzu kommt noch die leichte Vernichtung der großen aus Holz gebauten Reihendörfer.

5. Inseln

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Die **estnischen Inseln** sind wie abgerissene Stücke des Festlandes diesem westlich vorgelagert und schließen gleichzeitig die Rigaer Bucht gegen die offene Ostsee ab. Die sogenannten **Sunde**, ganz flache von Inseln und Sandbänken unterbrochene Meeresarme trennen die Inseln untereinander und vom Festland. Alle Inseln sind flach bis leicht wellig und ruhen, wie das nördliche Estland, auf flachen Kalksteintafeln, die mit einer mehr oder weniger starken Sand- oder Geröllschicht bedeckt sind. Die Vegetation ist sehr arm. Weite wacholderbestandene **Karstweiden** und **Steinäcker** wechseln mit feuchten Gehölzwiesen. Die Landschaft wird durch viele **Steinwälle** unterbrochen und das Bild durch unzählige Windmühlen belebt.

a) **Ösel** (Saare) ist die größte der Inseln. Die langgestreckte Halbinsel Sworbe (Sörve) reckt sich weit nach Süden gegen das Kurische Festland. Die Küste ist reich gegliedert und bis auf einige Stellen im Norden flach. Der Waldbestand ist gering, doch erscheint die Nordküste stärker bewachsen. Die im Westen liegende Insel **Filsand** (Vilsandi) ist auch in den strengsten Wintern vom Eise frei. Die Insel **Moon** (Muhu) ist mit Ösel durch einen Steindamm verbunden, während zwischen Moon und dem Festland eine Fähre verkehrt. Moon ist flach und sehr waldarm. Die kleine Insel **Ruhnö** liegt mitten im Rigaer Meerbusen und wird von etwa 280 schwedischen Fischern bewohnt.

b) **Dagö** (Hiiumaa) liegt nördlich von der Insel Ösel, von dieser durch den Poela Sund getrennt. Sie ist ebenfalls recht flach, doch stärker bewaldet als Ösel.

Worms (Vormsi) liegt zwischen Dagö und dem Festlande. Die Ufer sind flach, die ganze Insel völlig eben. Auch heute noch wohnen hier in der Mehrzahl Schweden.

Das **Straßennetz** der Inseln ist zwar dicht, aber schwach ausgebaut. Trotzdem kann man die Straßen in der Regel als sehr gut bezeichnen, da der felsige Untergrund sie zu jeder Zeit befahrbar macht.

Über **Eisenbahnverbindungen** verfügen die Inseln nicht, dagegen ist die Küstenschiffahrt mit kleineren Fahrzeugen recht rege.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** kann sich nur auf karge Steinböden und verkarstete Weiden stützen. Demzufolge sind die Erträge der Feldwirtschaft gering und reichen kaum für den eigenen Bedarf. Die **Viehzucht** ist etwas besser entwickelt. Hier werden neben Rindvieh

95. 24

hauptsächlich Schafe und wenig Schweine gehalten. Die Küstenbevölkerung befaßt sich vielfach mit **Fischfang**. Die Bevölkerung spricht heute nur estnisch, hat aber ohne Zweifel in früheren Zeiten stärkere Teile schwedischen Volkstums aufgenommen. Von den Inseln werden viele tüchtige Seefahrer gestellt.

Industriell ist das Gebiet sehr schwach entwickelt. Lediglich auf Dagö steht bei Kertel (Kärdla) eine Textilfabrik. Die einzige Stadt der Inseln ist der kleine Hafen **Arensburg** (Kuresaare) mit 4500 Einwohnern. Bekannt ist Arensburg als Schlammkurort.

Die **Bevölkerungsdichte** ist auf Dagö am geringsten und auf der Halbinsel Sworbe (Sörve) und den Inseln Worms und Moon am größten. Im Innern der Insel findet man stark aufgelockerte Dörfer, während am Ufer auch geschlossene Fischersiedlungen zu finden sind.

Militärische Beurteilung

Die Inseln haben durch ihre Lage am Ausgang des Finnischen Meerbusens und der Rigaer Bucht eine sehr hohe militärische Bedeutung.

Landungsmöglichkeiten sind besonders an den Westufern der Inseln gegeben, da dort auch Schiffe mit größerem Tiefgang näher an das Ufer heranfahren können, während eine Landung durch die Sunde durch gefährliches und flaches Fahrwasser gehemmt wird. Der feste ebene Boden eignet sich gut für Flugzeuglandungen, doch treten hier die vielen Steinzäune und Wacholderbüsche als Hindernisse auf.

Bewegungen sind auf dem festen Untergrund, bis auf wenige versumpfte Stellen, überall gut durchführbar. Kraftfahrzeuge können vielfach querfeldein fahren.

Die Inseln Ruhno und Moon bieten infolge ihrer Waldarmut nur schwache **Deckungsmöglichkeiten**.

An **Beobachtungs- und Übersichtspunkten** sind die Inseln bis auf flache Hügel sehr arm. Zu nennen wäre die Höhe (68 m) auf der Köpuhalbinsel im westlichen Dagö.

Die Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten sind mäßig. Besonders Feldfrüchte wird man nicht genügend finden, während Viehprodukte etwas reichlicher vorhanden sind. Zu berücksichtigen wäre, daß bei Wegfall des Fischfanges durch Kriegsbehinderung der Eigenbedarf der Bevölkerung an Brotgetreide stark steigen würde. Auswertung? Außer den bäuerlichen Wohnhäusern wird auf die vielfach noch stehenden massiven Gebäude der ehemaligen großen Güter verwiesen.

II. Landschaftsgliederung von Lettland

(Abb. 16)

1. Küstenniederung.
2. Kurisches Hügelland.
3. Mitauer Becken.
4. Westlivländisches Hügelland.
5. Zentrallettisches Hügelland.
6. Ostlettische Senke.
7. Hügelland von Lettgallen.

Lettland: Landschaftsgliederung.

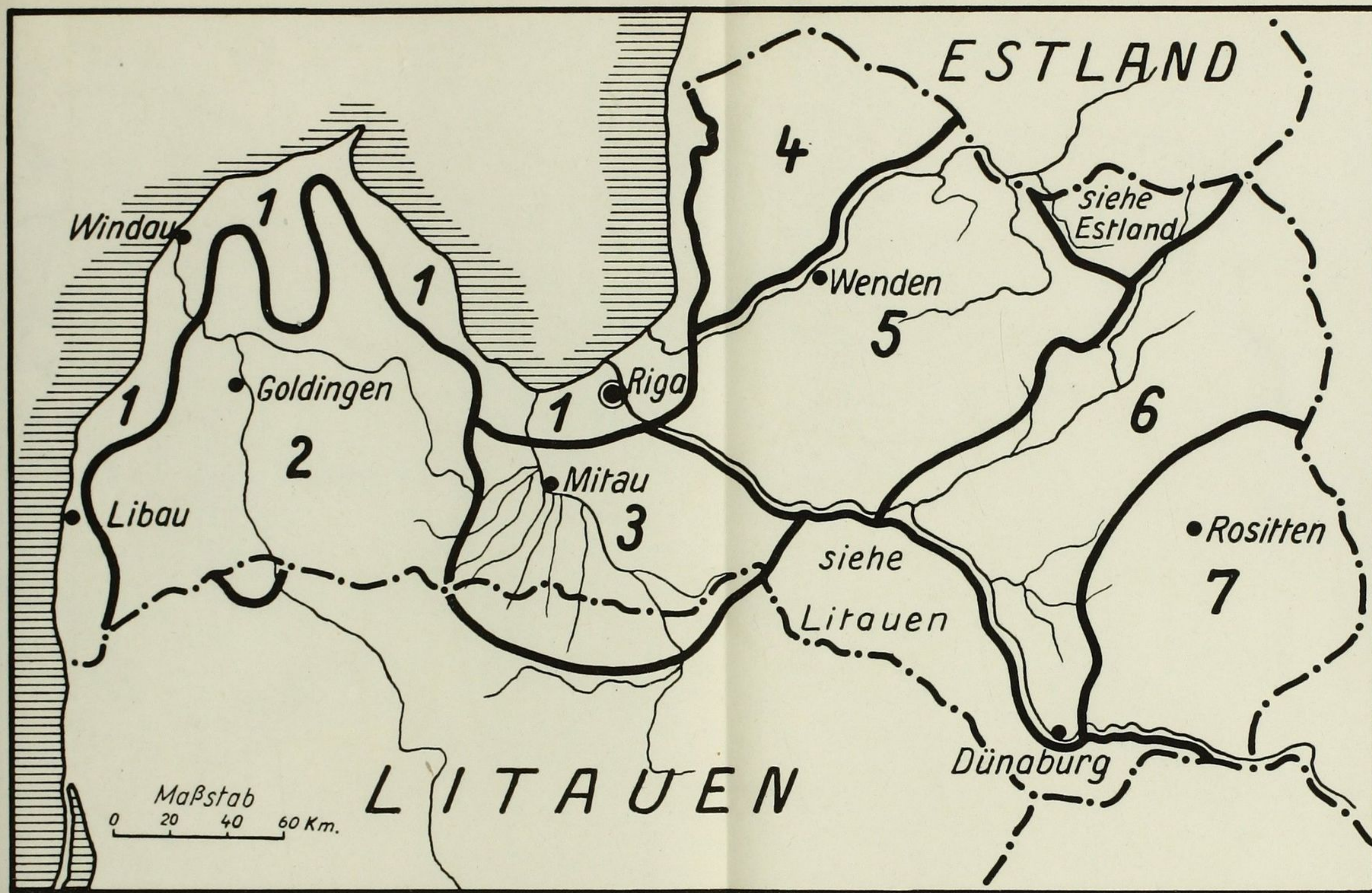


Abb. 16

1. Küstenniederung

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Diese schmale Ebene liegt am Gestade der offenen Ostsee und des Rigaer Meerbusens. Die Küste ist fast überall völlig flach und ohne jede Gliederung, lediglich im Delta der **Düna** einen Naturhafen bildend.

Gegen das Land erhebt sich eine geschlossene **Dünenbarriere**, welche die Küstenebene von der offenen See abtrennt. Im Norden schiebt sich das Kap Domesnäs (lett. Kolkas rags) weit gegen die Insel Ösel und bildet eine schmale Einfahrt in den Rigaer Meerbusen.

Die vielen kleinen **Küstenflüsse** stauen sich hinter dem Dünenwall, wodurch die Entstehung der zahlreichen **Sümpfe** und kleinen Seen zu erklären ist, welche besonders in den ebenen Teilen der Kurischen Halbinsel und südlich des Rigaer Meerbusens zu finden sind.

Der Geländestreifen hinter den Dünen ist fast überall mit Wald bestanden, es wechseln Kiefernwälder auf armem Sandboden mit versumpften Erlenwäldern.

Das **Straßennetz** der Küstenebene ist infolge der dünnen Besiedlung nicht sehr stark entwickelt. An der Kurischen Küste findet man nur wenige parallel der Küste verlaufende Straßenzüge, diese stoßen vielmehr stichbahnförmig an das Meer.

Die **Eisenbahnen** meiden zumeist die versumpfte Küstenebene, lediglich am Rigaer Meerbusen und an der Westkurischen Küste verlaufen sie auf dem Dünenwall.

Wirtschaft und Besiedlung

Der Boden der Küstenebene besteht durchweg aus angeschwemmtem Meeressand. Hierdurch entsteht, verbunden mit der starken Versumpfung, ein landwirtschaftlich sehr armes Gebiet. Angebaut werden zumeist Roggen und Kartoffeln. Zahlreiche **Brennereien** verarbeiten die Kartoffeln zu Spiritus. Die Viehzucht ist mittelmäßig entwickelt. In der Nähe der großen Stadt ist, angeregt durch den guten Absatz, eine gut entwickelte **Milchwirtschaft** entstanden.

Die **Industrie** hat in der Landeshauptstadt **Riga** ihr größtes Zentrum. Diese 385 000 Einwohner zählende, am Unterlauf der Düna gelegene bedeutende Hafenstadt beherbergt neben einigen Werken der Rüstungsindustrie eine nicht unbedeutende Metallindustrie, chemische Industrie, Holzverarbeitungsindustrie, Elektroindustrie, Textilindustrie und Papierindustrie. An der Mündung der Düna liegt der schöne Badeort **Dünamünde** (lett. Rīgas Jūrmala) mit 7800 Einwohnern, der mit Riga durch eine Vorortbahn verbunden ist. An der Ostkurischen Küste an der Mündung der Windau (lett. Venta) liegt der drittgrößte Hafen Lettlands, **Windau** (russ. Windawa, lett. Ventpils, 15 600 Einw.),

der der natürliche Ausweichhafen für das im Winter durch Eis blockierte Riga ist und der neben einiger Eisenindustrie auch Werke der Glas-, Leder-, Ziegel-, Holz- und Nahrungsmittelindustrie beherbergt.

Weiter südlich liegt der Kriegs- und Handelshafen **Libau** (russ. Libawa, lett. Liepāja) mit 57 000 Einwohnern. Der künstlich angelegte, unter Versandung leidende Hafen ist praktisch das ganze Jahr über eisfrei. Libau beherbergt neben den Kriegshafenwerkstätten eine nicht unbedeutende Metallindustrie. Zu nennen sind ferner Werke der Leder-, Zucker-, Holz- und Nahrungsmittelindustrie.

Für die Volksernährung von Bedeutung ist auch die **Fischerei**. Ihr Hauptzentrum ist Windau.

Die **Bevölkerung** bestand auf dem flachen Lande überwiegend aus Letten. In den größeren Städten fand man vor dem Kriege bedeutende russische und deutsche Volksgruppen. Die Deutschen sind im Laufe des letzten Jahres zum größten Teil ausgesiedelt worden. Riga beherbergt eine größere Zahl von **Juden**. Die **Bevölkerungsdichte** ist außerhalb der Städte schwach, sie beträgt auf der Kurischen Halbinsel nur etwa 8 bis 10 Einwohner auf den Quadratkilometer.

Außer den geschlossenen **Fischerdörfern** herrschte zumeist die ländliche Streusiedlung vor.

Militärische Beurteilung

Die **Landungsmöglichkeiten** sind durch die gleichmäßig flache Gestaltung der Küste überall gleich gut. Zum Ausladen von schwerem Material sind die Häfen Libau, Windau und Riga geeignet.

Die Bewegungen von Truppen werden durch Sand und Sumpf aufgehalten, trotzdem findet man vielfach Übergangsmöglichkeiten durch den Sumpfstreifen.

Eine natürliche **Hindernislinie** wird längs der Küste durch den erhöhten Dünenwall gebildet.

Übersichtspunkte sind in den bis zu 40 m ansteigenden Dünenlinien oft zu finden.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind infolge der starken Bewachsung ganz ausgezeichnet.

Die **Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten** sind auf dem flachen Lande sehr schlecht. Die sauberen Städte weisen eine große Belegbarkeit auf.

2. Kurisches Hügelland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Das Kurische Hügelland bildet den Kern der Kurischen Halbinsel und liegt im westlichen Teil Lettlands.

Von der Küste der Ostsee steigt der Wall der **Westkurischen Höhen** allmählich bis zu einer Höhe von etwa 100 m über dem Meeresspiegel an, um gegen Osten steiler in die Mulde der Windau

38. 27

(Venta) abzufallen, welche sich trichterförmig nach Norden verbreitert und dort eine flachwellige **Sandterrasse** bildet. Östlich der Windau steigt das Gelände wiederum sanft zum breiten Schild der **Mittelkurischen Höhen** empor. Dieser hat eine flachwellige bis ebene Oberfläche, aus der einzelne Hügel bis zu 140 m über dem Meeresspiegel emporsteigen. Gegen Osten fällt das Gelände flach in das Becken von Mitau ab. Weiter nordöstlich liegen die Hügel zwischen Tuckum (Tukums) und Talsen (Talsi). Die Erdoberfläche ist hier stark und wellenförmig und erreicht in geröllbeladenen Hügeln Höhen bis zu 154 m über dem Meeresspiegel (Dobilsberge). Weiter gegen Nordwesten flacht der Höhenzug ab, um mit einem Steilhang gegen Norden abzuschließen.

Die **Bewachsung** ist im Norden des kurischen Hügellandes am stärksten. Hier findet man die größten geschlossenen Waldungen Lettlands, in denen noch der Hirsch und das Wildschwein zu Hause sind. Neben Kiefern und Fichten findet man in den südlicheren Teilen auch Birken, Buchen und Eichen. Hier liegen kleinere Waldstücke verstreut zwischen Ackerflächen und Wiesen.

Die **Flüsse** sind außer der Windau unbedeutend und fließen entweder dieser oder dem Meere zu.

Das **Straßennetz** ist recht gut entwickelt und richtet sich auf die Landschaftszentren Goldingen (Kuldīga), Saldus, Tuckum (Tukums) und Talsen (Talsi) aus.

Die **Eisenbahnen** durchziehen das Land in ostwestlicher Richtung. Die nordsüdlichen Verbindungen fehlen dagegen völlig.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** ist am besten auf den Mittelkurischen Höhen entwickelt. Hier findet man besonders Getreideanbau und auch gut entwickelte Viehzucht. Die Westkurischen Höhen sind besonders geeignet für die Viehzucht und infolge des milden Klimas für den Anbau von Obst. Getreide findet man wenig, weit verbreitet ist dagegen in kleineren und größeren Teichen die Fischzucht. Die Sandterrasse nördlich der Windau verfügt kaum über landwirtschaftlich genutzte Flächen, während die Verhältnisse auf der kurischen Wasserscheide etwas günstiger liegen.

Industriell ist das Gebiet schwach entwickelt. Neben kleineren Sägemühlen in den Waldgebieten findet man viele Molkereien in den südlicheren Ackerbau- und Viehzuchtgebieten.

Am bekanntesten ist die Kreisstadt **Goldingen** (Kuldīga) mit 7100 Einwohnern als Straßenknotenpunkt. Sie verfügt neben einiger Textilindustrie über Werke der Leder- und Holzverarbeitenden Industrie. Am Ostabhang des Hügellandes liegt die Kreisstadt und der Eisenbahnknotenpunkt **Tuckum** (Tukums) mit 8100 Einw. Die Stadt hat einen ausgesprochen lokalen Charakter und verfügt über keine nennenswerte Industrie. Die Städtchen **Saldus** (4400 Einwohner) und **Talsen** (Talsi) sind lediglich Marktzentren eines landwirtschaftlichen Hinterlandes.

Die **Bevölkerung** besteht zum überwiegenden Teil aus **Letten**. Juden findet man dagegen in den Städten recht viele. Die **Besiedlung** ist schwach, sie schwankt zwischen 8 bis 20 Personen auf den Quadratkilometer, wobei die Waldgebiete des Nordens am schwächsten besiedelt sind.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen sind in den südlichen Teilen wenig behindert, während im Nordosten das unruhige Relief der Landschaft und im Nordwesten die geschlossenen Waldungen gewisse Behinderungen mit sich bringen.

An **Hindernislinien** sind die mit Steinufern versehene Windau mit der Abau und die West- und Nordkurischen Höhenzüge anzusehen.

Die immer wechselnde im Norden geschlossene Bewachung gibt gute **Deckungsmöglichkeiten**.

Die **Verpflegungs-** und **Unterbringungsmöglichkeiten** sind in den südlichen Gebieten bedeutend besser als im walddreichen Norden.

3. Mitauer Becken

Geländegestaltung, Bewachung, Verkehrsverhältnisse

Das Becken von Mitau liegt südlich des Rigaer Meerbusens und greift nach Litauen über die ehemalige Staatsgrenze hinweg und wird dort von der halbkreisförmigen gegen Süden steilen kurisch-litauischen Endmoräne begrenzt. Die Landschaft senkt sich ganz allmählich von drei Seiten amphitheaterartig zur Mitte, wodurch sich die unzähligen kleinen Bäche fächerförmig bei Mitau in der kurischen Aa (Lielupe) vereinigen. Das Becken von Mitau ist sonst fast völlig eben und bildet eine geschlossene außerordentlich fruchtbare Ackersteppe.

Die intensive Bewirtschaftung hat die **Wälder** fast völlig vernichtet, ihre kümmerlichen Reste sind noch in kleinen Wäldchen anzutreffen, in denen hauptsächlich Laubbäume wie Birken und Espen, aber auch Eichen und Eschen zu finden sind.

Das **Straßennetz** ist sehr gut entwickelt und das Gebiet wird von mehreren Hauptstraßen durchzogen. Die Ausrichtung erfolgt auf die Stadt Mitau (Jelgava) und das Nebenzentrum Bauske (Bauska).

Das **Eisenbahnnetz** ist ebenfalls gut entwickelt. 6 verschiedene Linien treffen sich im Verkehrsknotenpunkt Mitau.

Als recht wichtige **Binnenwasserstraße** ist die kurländische Aa (Lielupe) zu nennen, die von Mitau bis zur Mündung schiffbar ist.

Das **Klima** des Beckens von Mitau ist das trockenste und sonnigste in ganz Lettland.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** ist im Becken von Mitau infolge des außerordentlich fruchtbaren Bodens sehr gut entwickelt. Die Äcker nehmen 50—80 % der Gesamtfläche ein. In den Tälern der Bäche liegen

39. 38

saftige Flußwiesen. Die Getreidearten gedeihen alle gleich gut. Hier liegen die Hauptanbaugebiete der Zuckerrübe. Auch alle Zweige der Viehwirtschaft zeigen eine blühende Entwicklung. Das sonnige Klima läßt auch den Obst- und Gartenbau ausgezeichnet gedeihen.

Industriell ist das Gebiet weniger stark entwickelt. Auf dem flachen Lande trifft man eine große Anzahl kleinerer Molkereien.

Der Hauptort des Bezirkes ist der wichtige Bahnknotenpunkt **Mitau** (Jelgava) mit 36 000 Einwohnern. Hier ist eine blühende Textilindustrie entwickelt. Neben einer großen Zuckerfabrik in der Umgebung sind die Werke der Holz- und Nahrungsmittelindustrie von Bedeutung. Weiter ist das kleine Handelszentrum **Bauske** (Bauska) mit 4900 Einwohnern zu nennen. Neben einer Textilfabrik findet man einige Ziegeleien, Sägewerke und Mühlen.

Die **Besiedlung** ist im Mitauer Becken zwar dichter als in manchen anderen Teilen Lettlands, beträgt aber nur 15—25 Einwohner auf den qkm. Bei der **Siedlungsweise** auf dem flachen Lande herrscht der große Einzelhof vor. Geschlossene Ortschaften findet man lediglich an den Bahn- und Straßenknotenpunkten. Die Landbevölkerung bestand zum überwiegenden Teil aus **Letten**. In den Städten waren neben sehr vielen **Juden** auch eine größere Anzahl von **Russen** zu finden.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen sind überall gut durchzuführen, lediglich die unzähligen kleinen Bäche bilden leicht überwindbare Hindernisse.

An **Beobachtungs- und Übersichtspunkten** ist das Land wegen seiner flachen Oberfläche sehr arm. Im Süden kann man solche jedoch auf der kurisch-litauischen Endmoräne finden.

Die wichtigste natürliche **Hindernislinie** wird durch die nach Süden steil abfallende kurisch-litauische Endmoräne gebildet. Diese liegt wie eine natürliche Riegelstellung vor der fruchtbaren Ebene von Mitau.

Die **Unterbringungs- und Verpflegungsmöglichkeiten** sind im ganzen Gebiet sehr günstig. Reiche Bauernhöfe und saubere Städtchen besitzen eine große Belegbarkeit. Hier liegt ein ausgesprochenes landwirtschaftliches Überschußgebiet, das bedeutende Nahrungsmittelmengen abgeben kann.

4. Westlivländisches Hügelland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses auf einer Sandsteinplattform ruhende Hügelland liegt im äußersten Norden Lettlands und umschließt in der Mitte eine weite flache Ebene mit dem Burtneksee. Besonders typisch für die Landschaft sind breite und tief eingefressene Täler, die zumeist in NW—SO-Richtung verlaufen. Außerhalb der Täler ist das Gelände flachwellig. Nördlich der Burtnek-Einsenkung befinden sich an der

estnischen Grenze Höhen bis zu 100 m. Der höchste Punkt im ganzen Gebiet ist der **Blauberg** (127 m), der im Süden des Hügellandes steht und schon aus weiter Entfernung sichtbar ist.

Das **Klima** ist im Westlivländischen Hügelland **kühler** als sonst in Lettland und zeichnet sich durch sehr reichliche **Niederschläge** aus (900 mm im Jahr). Hierdurch ist auch die große Zahl der Sümpfe und nassen Weiden zu erklären. Die breiten Wellenrücken des Reliefs sind entwaldet und in Ackerland verwandelt, während sich in den Tälern und Einsenkungen mit Gebüsch bewachsene, feuchte Wiesen und Weiden befinden. Auf den Sandflächen im Norden und Osten findet man auch große geschlossene Kieferwaldungen.

Die **Bäche** fließen entweder in tief eingeschnittenen Tälern der livländischen Aa zu oder vereinigen sich im Burtneksee.

Das **Straßennetz** ist bis auf die mittlere Senke und die nordöstlichen Waldgebiete recht gut entwickelt und richtet sich im wesentlichen auf das Städtchen Wolmar aus.

Die **Schienenwege** legen sich kranzförmig um die Randgebiete, während das mittlere Becken unerschlossen bleibt.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** stützt sich im Süden des Gebietes auf einen mittelmäßig entwickelten Ackerbau. Angebaut werden Roggen, Futtergetreide und Kartoffeln. Eine bedeutende Rolle spielt hier der **Flachs**anbau. Sehr gut entwickelt ist die **Viehwirtschaft**, besonders die Milchwirtschaft; der für Ackerbau viel zu nasse Boden findet als Weide Verwendung. In der Umgebung des Burtneksees liegt das Gebiet der größten **Buttererzeugung** Lettlands. Die Zucht von Schweinen zum Export war gut entwickelt. Diese kamen über den Exportschlachthof in Wolmar (Valmiera) als Bacon ins Ausland.

Industriell ist das Gebiet schwach entwickelt. Neben vielen Sägemühlen im Norden liegt eine große Zahl von Molkereien im Lande verstreut. Als bedeutendste Siedlung ist die Kreisstadt und der Bahnknotenpunkt **Wolmar** (Valmiera) mit 8400 Einwohnern zu nennen. Die Stadt ist das Marktzentrum eines großen Hinterlandes und ein wichtiger Bahn- und Straßenknotenpunkt. Sie beherbergt ein bedeutendes Werk der Papierindustrie, ein wenig Textilindustrie und mehrere Sägewerke.

Die **Bevölkerung** besteht nur aus Letten. Die Siedlungsdichte ist sehr gering und beträgt 12 bis 15 Einwohner auf den Quadratkilometer. In der Siedlungsweise herrscht neben den kleinen Marktflecken der Einzelhof vor.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen werden zumeist durch tief eingeschnittene Täler und weit verstreute Sümpfe aufgehalten.

Ein, wenn auch nicht allzu schweres **militärisches Hindernis** bildet die von Steilufern umrandete Aa.

40. 28

Die stark wechselnde Bewachsung kann überall gut zur **Deckung** ausgenutzt werden.

Beobachtungs- und Übersichtspunkte sind im Norden an den estnischen Grenzen und im Süden zu finden. Hier ist es besonders der Blauberg, der die Umgebung weit überragt.

Die **Unterbringung** von Truppen wird bei der schwachen Bevölkerungsdichte und den weit verstreuten Höfen oft auf Schwierigkeiten stoßen. Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind bei tierischen Produkten sehr gut, während die Versorgung mit Brotgetreide nicht ganz so günstig ist.

5. Zentrallettisches Hügelland

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Das Zentrallettische Hügelland ruht als abgeflachtes, elipsenförmiges Massiv auf einem festen Dolomitfundament im Kern der lettischen Landschaft. Bereits am Fuße des Hügellandes ist überall ein merkbarer und schroffer Höhenunterschied zu überwinden. Die Oberfläche der Plattform, die sich bis 200 m über dem Meeresspiegel erhebt, hat eine sehr unruhige Oberfläche. Wallförmige Anhäufungen wechseln mit tiefen Einschnitten und Gruben, in denen sich Seen und Flußtäler befinden, und werden von einzelnen hohen Hügeln, wie dem Gaisingberg (Gaisisch, 310 m, höchster Berg Lettlands) und dem Sonnenberg (Nesauls, 285 m) überragt.

Vom Fuße des Hügellandes senkt sich die Landschaft langsam nach Südwesten gegen die von hohen Steilufern umrandete Düna ab.

Besiedelte Flächen und kleinere Ackerstücke wechseln mit größeren oder kleineren Waldstücken, welche zumeist an den steilen Abhängen, größeren Hügeln und den sandigen oder feuchten Tälern zu finden sind. In den Nadelwäldern findet man auch Laubbäume, insbesondere Birken und Eichen. Nördlich des Hügellandes liegen bis zur estnischen Grenze auf armen Sandböden riesige Nadelwälder.

Die **Bäche** strömen nach allen Seiten in die Niederung und reißen am Rande der Höhen tiefe Einschnitte in die Plattform.

Das **Klima** ist sehr reich an Niederschlägen. So wurden in den Jahren 1922 bis 1931 230 Regentage im Jahre gezählt. Die Temperatur ist kühler als in der Ebene, und im Frühjahr bleibt der Schnee länger liegen.

Das **Straßennetz** ist im eigentlichen Hügelland schwach entwickelt, Hauptstraßen fehlen völlig, was auf das verkehrsfeindliche Relief zurückzuführen ist. Dagegen ist das Tal der Düna eine gute Leitlinie des Verkehrs.

Eine Erschließung des Hügellandes durch eine neue **Eisenbahnlinie** erfolgte erst kürzlich. Die wichtigste Strecke Riga—Valk führt am Fuße des Hügels vorbei, während die zweigleisige Strecke zur russischen Grenze etwa längs der Düna verläuft.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** kann sich auf einen nur schwach entwickelten Ackerbau stützen. Dieser wird durch die unruhige Oberfläche und

durch das regnerische Klima sehr stark behindert. Neben Roggen und Kartoffeln werden insbesondere Futtergetreide und Feldgräser für die stark entwickelte Viehzucht ausgebaut. Sehr groß ist der Anteil an Wiesen und Weiden, sie nehmen oft bis zu 50 % der Gesamtfläche ein. Hierauf stützt sich auch die Milchwirtschaft, welche hier ihr bedeutendstes Zentrum besitzt.

Industriell ist das eigentliche Hügelland sehr schwach entwickelt. Kleine Sägemühlen und Molkereien verarbeiten die Erzeugnisse der Landschaft.

Bei **Koknese** an der Düna wurde erst kürzlich ein neues Wasserkraftwerk erbaut, welches das ganze Land mit Strom versorgen soll.

An Bodenschätzen sind lediglich die Steinbrüche und Gipsgruben an der Düna von Bedeutung.

Städtische Siedlungen sind auf den Höhen keine zu finden. Unten im Tale der livländischen Aa liegt die Kreisstadt **Wenden** (Cēsis) mit ihren 8700 Einwohnern. Sie hat Bedeutung als zentraler Handelsort und Luftkurort und beherbergt eine kleine Maschinenfabrik. An der Düna liegt der Sommerkurort **Uxküll**.

Die **Bevölkerung** ist lettischer Nationalität. Die **Siedlungsdichte** ist für dortige Verhältnisse mittel und beträgt 15—20 Einwohner auf den Quadratkilometer. Bei der Siedlungsweise ist im eigentlichen Hügelland das Fehlen von Städten typisch. Neben der bäuerlichen Streusiedlung findet man kleine Marktflecken.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen werden fraglos beim unruhigen Relief der Landschaft behindert.

Bei der wechselnden und reichen Bewachsung sind die **Deckungsmöglichkeiten** sehr gute. An **Beobachtungs-** und **Übersichtspunkten** ist das Gelände sehr reich. Insbesondere eignen sich hierzu die eingangs erwähnten hohen Einzelhügel.

Die Düna mit ihren hohen, an vielen Stellen fast unpassierbaren Steilufern bildet am Südrande der Region ein sehr bedeutendes natürliches Hindernis.

Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind bei tierischen Produkten sehr günstig, dagegen ist Brotgetreide nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Die Versorgung der Pferde bietet bei dem reichlich vorhandenen Futter keinerlei Schwierigkeiten.

Die **Unterkunftsmöglichkeiten** sind bei der schwachen Besiedlung und den verstreuten Einzelgehöften schwierig.

6. Ostlettische Senke

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Diese breite, versumpfte Senke liegt im östlichen Teil des Landes und trennt das Hügelland von Lettgallen vom übrigen Lettland. Verfolgt man den Verlauf der Senke von der Düna nordostwärts, so steigt das Gelände zunächst in eine stark versumpfte, mit Hochmooren

44. 40

durchsetzte Wasserscheide an, um auf der anderen Seite in das weite, von Tiefmooren durchzogene Becken des Lubaner Sees abzufallen. Jenseits dieses Beckens steigt das Gelände wiederum zu einer versumpften Wasserscheide an, um dann steiler gegen Rußland in das versumpfte Tal der Welikaja abzufallen.

Die vielen **Flüsse und Bäche** entwässern das Gebiet nur sehr ungenügend und fließen im Süden in die Düna, in der Mitte in das Lubaner Becken und im Norden in das Tal der Welikaja. Ein neuer Entwässerungskanal verbindet den Lubaner See mit der Ewst (Aiviekste) und mildert die bis dahin häufig auftretenden Überflutungen dieses Gebietes.

Besonders charakteristisch für die ganze ostlettische Senke ist die fast absolute Vorherrschaft der **Moore und Wälder**. Große und geschlossene Moore und Sumpfgebiete findet man zwischen den rechten Zuflüssen der Düna, auf den Wasserscheiden und im Lubaner Becken.

Das **Straßennetz** ist besonders in den großen Sumpfgebieten schwach ausgebaut. Zu beachten ist, daß die Widerstandsfähigkeit der Straßen und Wege stark unter dem sumpfigen Untergrund leidet.

Die **Eisenbahnlinien** durchqueren das Land zumeist in westöstlicher Richtung. Eine neue Strecke Madona—Karsava war zur Zeit der Besetzung durch die Russen im Bau.

Von Bedeutung ist die **Wasserstraße** auf der Düna und auf dem Unterlauf der Ewst (Aiviekste).

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** ist in den weiten Sumpfgebieten dieses Landteiles kaum nennenswert entwickelt. Lediglich am rechten Ufer der Ewst und am Rande des Lubaner Beckens sind einige fruchtbare Landstreifen zu finden. Hier ist durch den Entwässerungskanal die Ausbeute der Sumpfwiesen stark erhöht worden, was eine bessere Entwicklung der **Viehzucht** erwarten läßt.

Eine nicht unbedeutende Rolle spielt die **Forstwirtschaft**, deren Erzeugnisse in vielen kleinen Sägemühlen verarbeitet werden.

An Bodenschätzen ist lediglich **Torf** in den Hochmooren zu finden, der aber noch nirgends wirtschaftlich genutzt wird.

Das ganze Gebiet ist fast ohne **Industrie**. Lediglich in den randgelegenen Städten **Jakobstadt** (Jekabpils) mit 5800 Einw., **Kreuzburg** (Krustpils) mit 3600 Einw. und **Madona** mit 2300 Einw. findet man einige unbedeutende Werke der Nahrungsmittelindustrie.

Die ostlettische Senke war durch Jahrhunderte die natürliche Grenze zwischen den russischen und deutschen Einflußgebieten. Sie war in dieser Zeit völlig **unbesiedelt** und wurde erst vor kurzem durch die Letten von Westen und die Lettgallen von Osten kolonisiert. Die **Bevölkerungsdichte** beträgt am Westrand der Senke 10 Einwohner auf den qkm und steigt am Westrande bis 40 Einw. auf den qkm. Im selben Grade nimmt auch die Ärmlichkeit und der Kulturmangel der Bevölkerung zu. Es herrscht auch hier noch zumeist der **Einzelhof** vor.

Militärische Beurteilung

Truppenbewegungen werden fast überall durch die zahlreichen Sümpfe und Wälder behindert. Festeren Untergrund findet man am rechten Ufer der Ewst und am Rande des Lubaner Beckens.

Die ostlettische Senke bildet in ihrem ganzen Verlauf durch ihre starke Versumpfung ein **militärisches Hindernis**. Die gut entwickelte Bewachsung bietet überall geeignete **Deckungsmöglichkeiten**.

An **Übersichtspunkten** ist die ebene bis flachwellige Landschaft sehr arm.

Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind bei der schlecht entwickelten Landwirtschaft, in Verbindung mit einer teils zahlreichen Bevölkerung, sehr ungünstig. Die **Unterbringungsmöglichkeiten** werden bei dem Mangel an geschlossenen Ortschaften auf große Schwierigkeiten stoßen.

7. Hügelland von Lettgallen

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses plattformartige, an den Rändern steiler abfallende Hügelland liegt im äußersten Südosten Lettlands und wird von diesem durch das Dünatal und die ostlettische Senke abgetrennt. Die Grenze gegen Rußland ist dagegen offen, und das Hügelland findet dort seine natürliche Fortsetzung. In der Mitte der welligen 140—180 m über dem Meeresspiegel liegenden Plattform erhebt sich ein Hügelmassiv, dessen größte Hügel Höhen von über 200 m erreichen (Sichelberg 289 m). Die Oberfläche ist hier sehr uneben und stark steinig. Die steilen Hänge der großen Hügel sind mit Mischwald bestanden, und man findet auf den Terrassen und ebeneren Stellen nur kleine verstreute Feldstücke. Auf der Plattform ist die **Bewachsung** schwächer und der Anteil des **Kulturlandes** sehr hoch (50—60 %). Zwischen den Hügeln liegen recht bedeutende Einsenkungen, die abflußlose **Seen** und **Sümpfe** beherbergen. Die Seen sind im Süden besonders zahlreich und bilden hier oft lange Ketten.

Die **Flüsse** fließen im Nordwesten in das Lubaner Becken, im Nordosten in das Tal des Welikaja und im Süden in die Düna. Ihre Strömung ist auf der Plattform geringer, wird aber am Rande derselben sehr stark. Hier haben sich zumeist tief eingeschnittene Täler gebildet.

Das **Straßennetz** ist auf der eigentlichen Plattform dichter, während die zentralen Höhen nur über wenige Straßen verfügen. Der Ausbau ist im allgemeinen schlechter als im übrigen Lettland.

Das **Eisenbahnnetz** erschließt den nördlichen Teil der Landschaft am besten und bildet hier den Knotenpunkt Rositten (Rezekne). Am schwächsten erschlossen ist dagegen das Gebiet gegen die ehemalige russische Grenze.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** dieses Gebietes ist nicht gut entwickelt, obwohl in den Randgebieten recht fruchtbare Böden zu finden sind und

42. 48

die Äcker hier 50 % der Gesamtfläche einnehmen. Der Anteil des Ackerlandes im zentralen Hügelland ist dagegen sehr viel geringer. Diese ungünstigen Verhältnisse sind durch den niedrigen Kulturzustand der Bevölkerung bedingt, welcher einen intensiven Ackerbau nicht zuläßt. Angebaut werden am meisten Roggen und Gerste, in zweiter Linie Kartoffeln. Die Viehzucht ist sehr schwach entwickelt.

Industrie findet sich im eigentlichen Hügelland keine. Lediglich in **Dünaburg** (Daugavpils) mit 45 000 Einwohnern, das durch seine Lage an der Düna begünstigt wird, befindet sich neben kleineren Werken der Textil- und Nahrungsmittelindustrie eine sehr bedeutende Eisenbahnreparaturwerkstätte. Die Kreisstadt und der Bahnknotenpunkt **Rositten** (Rezekne) mit seinen 13 000 Einwohnern ist das eigentliche Handelszentrum Lettgallens. Zu nennen wären noch das kleine Städtchen **Ludsa** (5500 Einw.) und **Kraslava** (4280 Einw.).

Die **Besiedlung** ist für lettische Verhältnisse sehr dicht und erreicht bis 50 Einwohner auf den qkm. Neben den **Lettgallen** siedeln hier **Russen** in geschlossenen Gebieten und nehmen oft über 50 % der Gesamtbevölkerung ein. Städte und Marktflecken findet man nur in den Randgebieten. Neben den Einzelhöfen trifft man hier aber auch schon sehr häufig auf russisch beeinflusste große Dörfer.

Militärische Beurteilung

Truppenbewegungen werden in den Randgebieten des Hügellandes recht gut durchführbar sein, während das zentrale Hügelmassiv wegen seiner unruhigen Oberfläche und starken Bewachsung Schwierigkeiten bereiten wird. Am Rande der Plattform bilden die tief eingeschnittenen Täler der Bäche gewisse Hindernisse.

Eine natürliche **Hindernislinie** bildet auch hier das von Hügelketten begleitete Tal der Düna. Außerdem eignet sich das Hügelland von Lettgallen, verstärkt durch die versumpfte ostlettische Senke, vorzüglich als Verteidigungsstellung gegen einen Angriff von der Ostsee her.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind auf der schwächer bewachsenen Plattform schlechter als auf dem stark bewaldeten zentralen Hügelmassiv.

An **Übersichtspunkten** ist das hügelige Gebiet recht reich (Sichelberg), jedoch ist zu beachten, daß die größeren Hügel oft mit Wald bestanden sind.

Die **Unterbringungs- und Verpflegungsmöglichkeiten** sind außerhalb der Städte sehr ungünstig. Die überall aus Holz gebauten Dörfer weisen eine nur geringe Belegungsfähigkeit auf.

Die **sanitären Verhältnisse** sind hier schlechter als im übrigen Lettland. Beim **Trinkwasser** ist besondere Vorsicht geboten.

III. Landschaftsgliederung von Litauen

(Abb. 17)

1. Westlitauische Randebene
2. Senke von Nordzemaiten
3. Hügelland von Hochzemaiten
4. Mittellitauische Mulde
5. Ebene von Kowno
6. Baltisch-Litauischer Höhenrücken
 - a) nördlicher Teil
 - b) mittlerer Teil
 - c) südlicher Teil.

Litauen: Landschaftsgliederung

8

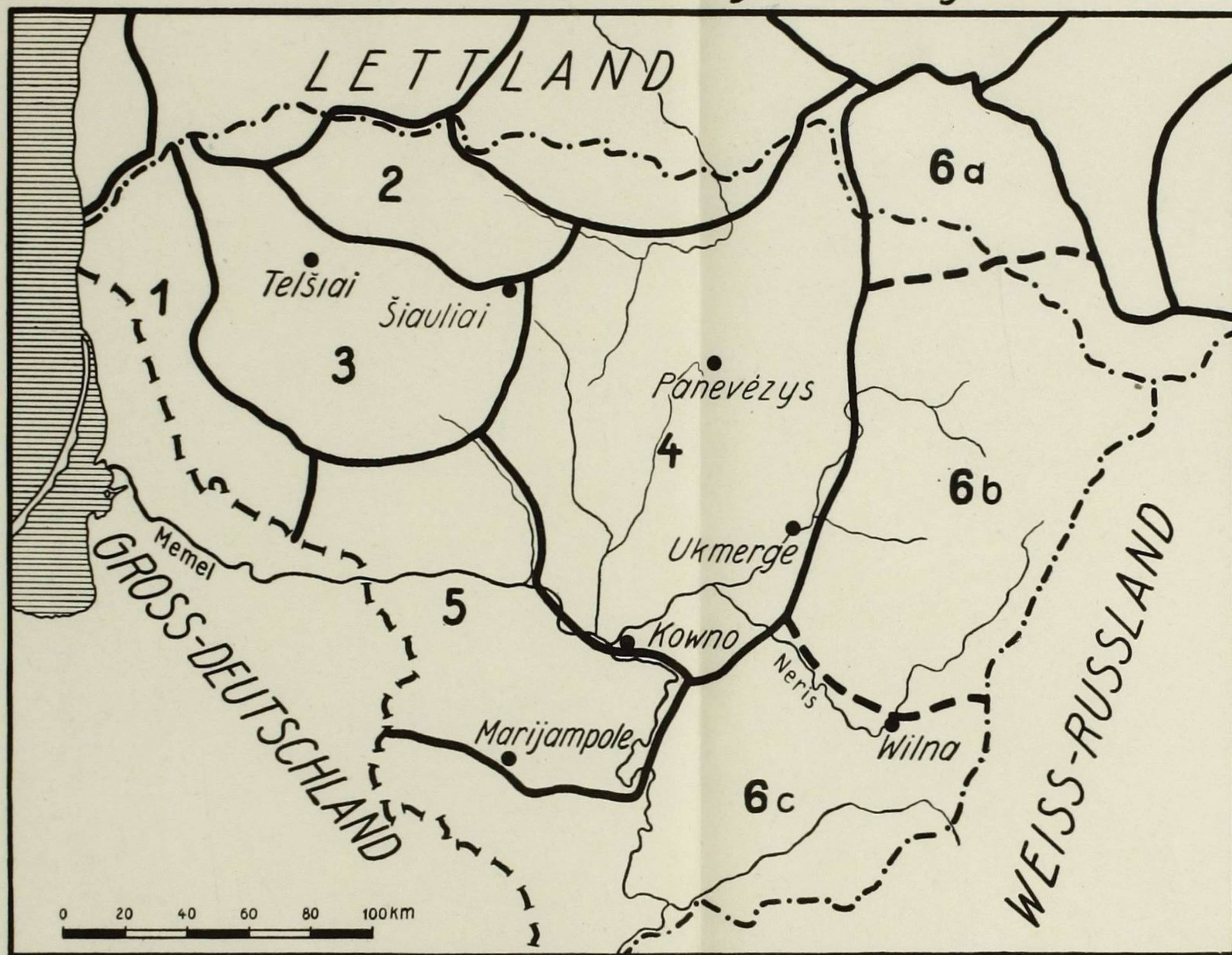


Abb. 17

1. Westlitauische Randebene

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Diese schmale Ebene liegt im Westen des Landes zwischen dem Hügelland von Hochzemaiten und dem deutschen Memelland und berührt mit ihrem nördlichen Teil die offene Ostsee. Der Hauptteil des Gebietes ist fast völlig eben und hat eine schwache Neigung nach Süden. Lediglich nordwestlich von Tauroggen (Taurage) findet man eine Gruppe sanfter Hügel. Die vielen kleinen **Flüsse** fließen in schwach ausgeprägten Tälern zumeist in nordsüdlicher Richtung und entwässern das Land nur ungenügend, was vielfach stauende Nässe zur Folge hat. Der schmale **Küstenstreifen** ist flach und ohne jede Gliederung und wird vom Hinterlande durch eine Dünenbarriere und einen Sumpfstreifen abgetrennt.

Die **Bewachsung** ist besonders stark ausgeprägt. Fast das ganze Gebiet wird von endlosen Fichtenwäldern bedeckt, in denen inselartig die Kulturlandschaften eingestreut liegen.

Das **Straßennetz** ist sehr schwach entwickelt. Lediglich von Rieta-vas aus durchqueren zwei Hauptstraßen das Gebiet in ostwestlicher Richtung. Alle übrigen Fahrwege sind einen großen Teil des Jahres unbenutzbar.

Auch das **Eisenbahnnetz** ist nicht besser entwickelt. Bei Kretinga treffen sich zwei aus dem Norden und Osten kommende Linien, um hier Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz zu finden. Der Südzipfel des Gebietes wird von der Strecke Tauroggen—Schaulen (Šiauliai) und der im Bau befindlichen Strecke Kazlu Rūda—Jurbar-kas—Taurage—Plungė—Mažeikiai durchschnitten. Die erwähnten Strecken sind wie überall in Litauen eingleisig.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** ist nur unbedeutend. Es wechseln Sand, Schotter und Tonböden, welche vielfach unter der schlechten Entwässerung leiden. Der Anteil des Ackerlandes ist bei der starken Bewachsung gering. Lediglich entlang der deutschen Grenze und nördlich von Kretinga findet man etwas günstigere Verhältnisse. Die Hauptanbauprodukte sind Roggen und Futtergetreide.

Die **Industrie** ist recht bedeutungslos. Neben einer größeren Anzahl von Sägewerken findet man lediglich in den Kreisstädten **Tauroggen** (Taurage) mit 10 500 Einw. und **Kretinga** mit 5500 Einw. einige unbedeutende Textil- und Maschinenfabriken. Von Bedeutung ist in Tauroggen eine Großschlächtereier und Konservenfabrik. Zu nennen ist noch der im Ausbau befindliche Fischereihafen **Sventoji** und der in den Ostseedünen gelegene Sommerkurort **Palanga** (3000 Einw.) mit mehreren Bernsteinschleifereien.

Die **Besiedlung** ist sehr schwach und erreicht lediglich bei Tauroggen und Kretinga größere Dichten. Bei der Siedlungsweise herrscht der Einzelhof vor, während nur noch wenige geschlossene Straßendörfer zu finden sind. Die durchweg sehr ärmliche Bevölkerung besteht zum überwiegenden Teil aus Litauern.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen werden durch stauende Nässe und starke Bewachsung sehr behindert, insbesondere da moderne Kunststraßen fast völlig fehlen.

An **Beobachtungs-** und **Übersichtspunkten** ist die ebene Landschaft sehr arm. Die Übersicht wird durch die starke Bewachsung überall eingeengt.

Wichtige natürliche **Hindernislinien** sind keine vorhanden. Das Gebiet kann als Vorfeld des Hügellandes von Hochzemaiten angesehen werden.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind in dem dichtbewaldeten Gelände ausgezeichnet.

Die **Unterbringungs-** und **Verpflegungsmöglichkeiten** sind im ganzen Gebiet denkbar ungünstig, was auf die schwache Besiedlung, die verstreute Lage der Gehöfte und die Ungunst der landwirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen ist.

2. Senke von Nordzemaiten

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Diese ebene bis flachwellige Senke liegt eingebettet zwischen dem Hügelland von Hochzemaiten, dem Kurischen Hügelland und der steil abfallenden Kurisch-Litauischen Endmoräne (im äußersten Norden Litauens). Zwischen Kruopiai und Vadakste findet man eine größere Gruppe nebeneinanderlaufender Hügelrücken. Der **Boden** ist zumeist sandig und im tiefer gelegenen Grenzgebiet gegen Lettland auch moorig bis sumpfig. Der wichtigste **Fluß** ist die von Steilufern begleitete Windau (Venta), welche das Gebiet zusammen mit ihren zahlreichen Nebenflüssen entwässert und an deren Ufern eine Leitlinie des Verkehrs verläuft.

Die **Bewachsung** ist unterschiedlich und wird gegen Norden zu sehends schwächer. Kleinere Waldstücke wechseln mit Wiesen, Feldern und Moorstücken in bunter Folge. Die Fichte ist vorherrschend, jedoch findet man in den Niederungen auch vielfach Erlen und Birken.

Das **Straßennetz** ist auch hier ungenügend entwickelt, da Hauptstraßen völlig fehlen. Von den Fahrwegen ist lediglich die Verbindung zwischen Schaulen (Šiauliai) und Mažeikiai im leidlichen Zustande.

Die Erschließung des Gebietes durch das **Eisenbahnnetz** ist für litauische Verhältnisse wesentlich günstiger. Die Strecke Schaulen (Šiauliai)—Mažeikiai—Libau (Liepāja) folgt dem Tal der Windau (Venta) und durchquert das Gebiet in seiner ganzen Länge. Die Querverbindung Mitau (Jelgava)—Mažeikiai ist in ihrer weiteren Verlängerung nach Süden im Ausbau.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** stützt sich im wesentlichen auf eine gut entwickelte Viehzucht, während der Ackerbau auf den schlechten

45
44

Böden nur wenig ertragreich ist. Die Viehhaltung wird dagegen durch zahlreiche Wiesen und Weiden begünstigt. Neben Rindvieh halten die Bauern auch Pferde und Schafe. Angebaut werden zumeist Roggen und Futtergetreide.

Industrie findet man auf dem flachen Lande keine. Lediglich die Kreisstadt und der Bahnknotenpunkt **Mažeikiai** mit 5600 Einw. beherbergt zwei Textilfabriken, eine Blechwarenfabrik, einige Nahrungsmittelfabriken und Sägewerke. Weiter zu nennen ist das kleine Städtchen **Kuršėnai** mit 3800 Einwohnern.

Die **Besiedlung** ist im allgemeinen sehr schwach und wird lediglich im Tal der Windau (Venta) dichter. Die **Bevölkerung**, die keinen ärmlichen Eindruck macht, besteht zum überwiegenden Teil aus Litauern, lediglich in den nördlichen Grenzgebieten siedeln einige Letten. Straßendörfer treten hier häufiger auf als Einzelgehöfte.

Militärische Beurteilung

Truppenbewegungen werden lediglich durch die stellenweise auftretende Versumpfung und die schlechte Beschaffenheit der Wege behindert. Der Verkehr bevorzugt vornehmlich die Ränder der Flußtäler. An **Beobachtungs- und Übersichtspunkten** ist das flache Gelände sehr arm. Nur in der Umgebung der Kreisstadt Mažeikiai sind einige Hügel mit guter Übersicht zu finden. Die Sicht wird durch die kulissenartig auftretenden Waldstücke stark behindert.

Als natürliche **Hindernislinie** ist das von Steilufern begleitete Flußbett der Windau (Venta) anzusehen. Auch die nordöstlich anschließende kurisch-litauische Endmoräne ist verstärkt durch ein Sumpfvorland, vorzüglich zum Einrichten von Verteidigungsstellungen gegen einen Angriff von Süden geeignet.

Die **Unterbringungsmöglichkeiten** sind bei der geschlossenen Bauweise der meist aus Holz gebauten Dörfer etwas günstiger. Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind beim Brotgetreide sehr ungünstig, bei tierischen Produkten dagegen liegen die Verhältnisse besser.

3. Hügelland von Hochzemaite

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses Hügelland erhebt sich inselartig in der Mitte Westlitauens und wird, bis auf einen schmalen Streifen im NW, von Senken und Tiefebene umgeben. Die Oberfläche des Hügellandes ist außerordentlich unruhig. Es wechseln steile Kuppen mit scharfen Hügelzügen in bunter Folge. Lediglich in der Mitte von Hochzemaite liegt ein flaches, sandiges und von Seen und Sümpfen unterbrochenes Becken. Die vielen kleinen **Flüsse** haben ein recht starkes Gefälle und bewirken, mit Ausnahme des mittleren Beckens, eine sehr gute Entwässerung des Gebietes. Der **Boden** ist im Durchschnitt sehr leicht, wechselt aber besonders auf den Hügelzügen stark (Sand, Kies, Lehm).

Die **Bewachsung** Hochzemaite ist sehr schwach ausgeprägt. Im südlichen Teil fehlen die Hochwälder völlig, während im N noch

einige Waldkulissen stehengeblieben sind. Stark verbreitet sind jedoch die fast ertraglosen „Buschweiden“ und „Gehölzwiesen“. Neben den Fichten in den Restwäldern ist besonders die Birke und die Erle reichlich vertreten.

Das **Straßennetz** erschließt den Kern der Landschaft nur sehr ungenügend. Die durch dieses Gebiet führenden Hauptstraßen Kowno—Kretinga und Tauroggen (Taurage)—Schaulen (Šiauliai) verlaufen ausnahmslos durch die verkehrsbegünstigten Randgebiete. Nur hier werden die lästigen Hügelrücken einerseits und die Sumpfstreifen der Niederung andererseits vermieden. Die sonstigen Wege Hochzemaitens sind zwar sehr schlecht gepflegt, aber wegen des günstigen Untergrundes und der guten Entwässerung doch in einem verhältnismäßig erträglichen Zustande.

Auch das **Eisenbahnnetz** erschließt im wesentlichen nur die Randgebiete und meidet die unruhige Oberfläche der Kernlandschaft. Wichtig als Eisenbahnknotenpunkt ist die randgelegene Stadt **Schaulen** (Šiauliai).

Wirtschaft und Besiedlung

Auch in Hochzemaiten ist die **Landwirtschaft** sehr wenig ertragreich, was auf die leichten Böden und den niedrigen Kulturzustand der Bevölkerung zurückzuführen ist. Der Anteil der fast ertraglosen Buschweiden und Wiesen ist mit 40 % außerordentlich hoch. Angebaut werden Roggen und Futtergetreide. Neben geringwertigem Rindvieh werden Pferde und Schafe gehalten, Schweine dagegen nur für den Eigenbedarf. Die **Forstwirtschaft** ist hier so schwach vertreten, daß Hochzemaiten als ein starkes Holzzuschußgebiet anzusehen ist.

Eine nennenswerte **Industrie** ist ebenfalls nur in den randgelegenen Städten zu finden. Die bedeutendste Stadt ist der wichtige Bahn- und Straßenknotenpunkt **Schaulen** (Šiauliai) mit 31 000 Einw., im äußersten Nordostzipfel Hochzemaitens gelegen. Schaulen beherbergt Maschinen-, Eisenwaren-, Leder-, Textil-, Seifen-, Papier- und Nahrungsmittelindustrie. Seine Verkehrslage ist sehr gut, da hier die Gunst der Umgebung auch die Entwicklung eines starken Ostwestverkehrs zugelassen hat. Weiter ist die Kreisstadt **Telžiai** mit 5900 Einw. zu nennen. Sie beherbergt neben Textil- und Holzindustrie auch eine Zementfabrik. Schließlich ist noch das Städtchen **Plungė** mit 5200 Einw. zu erwähnen. Hier findet man insbesondere Werke der Textilindustrie.

Die **Besiedlung** ist trotz der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse sehr dicht. Dies ist auf die geschichtlich frühe Besiedlung und die gute Entwässerung Hochzemaitens zurückzuführen. Die **Bevölkerung** besteht ausschließlich aus Litauern und bildet den von fremden Einflüssen am wenigsten berührten Teil der Gesamtbevölkerung. Bei der Siedlungsweise ist die fast absolute Vorherrschaft des Einzelhofes zu beachten. Im Hügelland selbst gibt es nur einige Flecken, während die Städte ausschließlich in den Randgebieten liegen.

Militärische Beurteilung

Truppenbewegungen werden durch die schlechten Straßen und die unruhige Oberfläche gehindert. Andererseits bietet aber die geringe Bewachung, in Verbindung mit leichten trockenen Böden, geländegängigen Fahrzeugen manche Vorteile. Stark begünstigt sind auch hier die Randgebiete.

An guten **Beobachtungs-** und **Übersichtspunkten** mangelt es in der hügeligen Landschaft nicht. Andererseits behindern Buschwerk und tiefe Einschnitte oft die Übersicht und bieten günstige Annäherungs- und **Deckungsmöglichkeiten**.

Das von Sümpfen und Niederungen umgebene Hügelland wurde in der Geschichte oft als **natürliche Festung** bezeichnet und dürfte diese Rolle heute noch nicht ausgespielt haben.

Die **Unterbringungs-** und **Verpflegungsmöglichkeiten** sind bei der verstreuten Siedlungsweise und der im Verhältnis zur Bevölkerungszahl geringen Ernährungsbasis recht schlecht. Mit großem Mangel an brauchbarem Bauholz ist außerdem zu rechnen.

4. Mittellitauische Mulde

Geländegestaltung, Bewachung, Verkehrsverhältnisse

Diese breite, flache Mulde liegt im Herzen Litauens und wird von Hochzemaiten, der kurisch-litauischen Endmoräne und dem baltisch-litauischen Höhenrücken eingeschlossen. Von den Rändern, die im Osten und Westen flach, im Norden dagegen steiler abfallen, hat man eine gute Rundschau auf den Boden der Mulde. Hier findet man eine im wesentlichen ebene Oberfläche, die aber eine im Süden schwächere, im Norden stärkere nordsüdliche Streifung des Geländes zeigt. Bei Panevėžys erhebt sich eine niedrige als Wasserscheide wirkende Bodenschwelle. Von hier zieht sich ein schmaler Kiesrücken in südlicher Richtung bis Jonava. Von Schaulen (Šiauliai) verläuft ein breiter Kies- und Geröllrücken (Endmoräne) bogenförmig über Seduva an die Memel.

Der **Boden** ist im westlichen Randgebiet und auf der Bodenschwelle von Panevėžys sandig bis moorig. Die Ebene südlich von Panevėžys weist schweren Mergel-, Schnee- und Tonboden auf. Man trifft aber auch leichten Sandboden, wogegen in den Flußtalern Wiesenton mit Sanden, Kiesen und Geröll abwechselt. Die Ebene der Mūša nördlich Panevėžys zeichnet sich durch sehr fruchtbaren Lehm- und Tonboden aus.

Die **Flüsse** fließen, der Streifung des Geländes folgend, zumeist in südlicher und nördlicher Richtung und entwässern das Gebiet infolge ihres geringen Gefälles nur sehr ungenügend. Lediglich der Hauptzufluß der Memel, die Neris, fließt in westlicher und die Mūša in östlicher Richtung. Zu nennen sind weiter die Dubysa und die Nevėžis, die der Memel zuströmen.

Die bereits erwähnte schlechte Entwässerung hat besonders im westlichen Randgebiet zu einer starken **Versumpfung** geführt. In der

Ebene dagegen fehlen die eigentlichen Dauermoore. Hier werden die tiefer gelegenen Stellen in den Übergangszeiten, aber auch bei stärkeren Regenfällen im Sommer weithin überschwemmt.

Die **Bewachsung** wechselt ständig. Größere geschlossene Waldgebiete findet man im Raume nördlich von Kowno (Kaunas), auf dem Höhenzug südlich von Schaulen (Šiauliai) und nordöstlich von Panevėžys. In der Ebene sind die Kämme der Geländestreifen zumeist entwaldet, während die dazwischenliegenden Senken mit Gebüsch und Bäumen bestanden sind. Neben der vorherrschenden Fichte gedeihen auf den sandigen Stellen Kiefern, in den Niederungen dagegen Birken und Erlen.

Das **Straßennetz** ist auch hier ungenügend ausgebaut. Die wichtigste Hauptstraße verläuft in nordsüdlicher Richtung und verbindet die Städte Kowno, Panevėžys und Biržai. Die bereits beschriebene Streifung des Geländes begünstigt den Nordsüdverkehr, während die Querverbindungen hierdurch stark behindert sind. Der Zustand der Fahrwege ist besonders in den Senken, hervorgerufen durch die zähen Tonböden und den hohen Grundwasserstand, ein sehr schlechter.

Das **Eisenbahnnetz** ist dichter als in anderen Teilen Litauens, leidet jedoch darunter, daß die Strecken vielfach stichbahnförmig verlaufen und die organischen Fortführungen und Querverbindungen fehlen. Besonders wichtig ist die das Gebiet durchschneidende Strecke Wilna—Libau.

Wirtschaft und Besiedlung

Die Produktionszahlen der **Landwirtschaft** sind in der Mittellitauischen Mulde sehr verschieden. Die teilweise höher gelegenen, von Sandböden durchsetzten Randgebiete zeigen lediglich in nassen Jahren befriedigende Ernten, während die Niederungen trockene Sommer gebrauchen, da das Getreide sonst schon auf den Feldern verfault. Das landwirtschaftlich reichste Gebiet ist das Tal der Mūša mit schweren, für Weizenanbau geeigneten Lehmböden. Aber auch die Viehzucht gedeiht hier infolge der fetten Wiesen und Weiden ganz ausgezeichnet. Auch das Tal des Nevėžis zeigt eine gut entwickelte Landwirtschaft, während die westlichen Randgebiete und die Bodenschwelle von Panevėžys sehr ärmlich sind.

Die **Forstwirtschaft** leidet stark unter den Folgen des jahrzehntelang betriebenen Raubbaues. Weite Gebiete, die früher mit Wald bewachsen waren, sind heute nur noch mit Buschwerk bestanden. Vielfach tritt sogar Holzmangel auf, so daß Holz aus anderen Gebieten eingeführt werden muß.

Industrie ist in diesem Teil Litauens auch nur in den großen Städten in bescheidenem Umfange zu finden. Die bedeutendste Siedlung ist die zentral gelegene Kreisstadt **Panevėžys** mit 26 000 Einwohnern, bedeutend als Handelszentrum, Bahn- und Straßenknotenpunkt. Die Stadt beherbergt Metall-, Textil-, Leder-, Holz- und Zementindustrie. Weiter zu nennen ist die randgelegene Kreisstadt

14. 46

Ukmerge mit 12 400 Einwohnern. Sehr bedeutend ist hier die Schuhfabrikation. Die im Tale der Nevėžis gelegene Kreisstadt **Kedainiai** hat 8600 Einwohner und beherbergt Schuhwaren- und Holzindustrie. Die im äußersten Nordosten gelegene Kreisstadt **Biržai** mit ihren 8300 Einwohnern hat Bedeutung als Handelsmittelpunkt und beherbergt Textil-, Leder- und Holzindustrie.

Die **Bevölkerungsdichte** ist im allgemeinen schwach. Dichter besiedelt sind dagegen die Höhen der kurisch-litauischen Endmoräne, das Mūša-, Dubysa- und Nevėžistal. Mit Ausnahme der Randgebiete machen die Höfe der Bauern, insbesondere aber im Mūšatal, einen sauberen und ordentlichen Eindruck. Auf dem flachen Lande besteht die **Bevölkerung** vorwiegend aus Litauern, während in den Städten und Flecken das jüdische Element stark vertreten ist. Bei der **Siedlungsweise** herrscht in diesem Gebiet das Straßendorf vor, obwohl auch Einzelhöfe anzutreffen sind. Kleine Städtchen und Marktflecken liegen verstreut im ganzen Gebiet.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen werden durch die schlechten Wege, die Versumpfung und die mangelhafte Entwässerung behindert. Doch bietet die nordsüdliche Richtung wesentlich bessere Fortbewegungsmöglichkeiten als die ostwestliche. Besonders bevorzugte Verkehrslinien sind die Talränder der Flüsse und die eingangs beschriebenen nordsüdlich verlaufenden Höhenrücken.

Gute **Beobachtungs-** und **Übersichtspunkte** findet man zumeist nur in den höher gelegenen Randgebieten, aber auch auf der Bodenschwelle bei Panevėžys. Die Sicht wird vielfach durch Waldkulissen und Buschwerk eingeengt.

Als natürliche **Hindernislinie** ist die bogenförmig die SN-Richtung kreuzende „kurisch-litauische Endmoräne“ anzusehen, die sich vorzüglich zur Anlage von Verteidigungsstellen eignet.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind in den bewachsenen Senken zumeist besser als auf den entwaldeten Hügelrücken.

Die **Unterbringungsmöglichkeiten** werden durch die geschlossene Bauweise, der aber meist aus Holz gebauten Dörfer, begünstigt. Im Mūšatal und auf der „kurisch-litauischen Endmoräne“ findet man auch vielfach ehemals baltische Güter mit massiv gebauten Gebäuden. Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind im Tal der Mūša und Nevėžis recht günstig, im westlichen Randgebiet dagegen schlechter.

5. Ebene von Kowno

Geländegestaltung, Bewachsung, Verkehrsverhältnisse

Dieses flache Tiefland liegt im Westen des Landes und wird von Hochzemaiten im Norden, der Memel im Osten und dem Baltisch-Litauischen Höhenrücken im Süden begrenzt, während die Westgrenze gegen das Reich offen ist. Die Oberfläche der Landschaft ist völlig eben und zeigt lediglich im Westen eine leichte Wellung.

Der **Boden** ist im ganzen Gebiet zumeist sandig, zeigt aber eine nach Westen fortschreitende Verbesserung durch Zusätze von Humus und Lehm.

Die **Flüsse** fließen zumeist in ostwestlicher Richtung und entwässern das Land recht ungenügend. Nördlich der Memel bilden sie besonders im Westteil tiefer eingeschnittene Täler. Der die Landschaft durchfließende Memelstrom erreicht hier eine Breite von 250—300 m und hat unterhalb Kowno zumeist flache, sandige Ufer. Er ist schiffbar und spielt trotz der starken Verwilderung für den Verkehr eine bedeutende Rolle. Im Gebiet südöstlich von Mariampolė und nordwestlich von Jurbarkas findet man größere **Sümpfe**, während das Gebiet nördlich der Memel und westlich von Kowno unter stark stauender Nässe leidet.

Die **Bewachsung** ist im östlichen Teil und nördlich der Memel gut ausgeprägt. Östlich von Kowno findet man das größte geschlossene Waldgebiet Litauens. Am häufigsten ist die Kiefer anzutreffen, es folgen Fichten, Birken und Erlen.

Das **Straßennetz** ist hier wesentlich besser und dichter ausgebaut, als in anderen Teilen Litauens. Fast alle Städte werden durch Hauptstraßen verbunden. Auch die Nebenwege sind trotz der Ungunst des Untergrundes in einem für litauische Verhältnisse guten Zustande. Eine Ausnahme hiervon bildet das Gebiet nördlich der Memel. Hier fehlen die Hauptstraßen völlig. Die wenigen, in schlechtem Zustande befindlichen Fahrwege verlaufen längs den Flußtälern, während Querverbindungen oft gar nicht vorhanden sind.

Das **Eisenbahnnetz** war besonders im nördlichen Teil völlig ungenügend ausgebaut. Jetzt befindet sich eine neue Strecke von Kazlu Rūda nach Tauroggen (Taurage) im Ausbau, die diesem Übel abhelfen soll. Der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt ist Kazlu Rūda, hier schneiden verschiedene Nebenstrecken die Hauptstrecke Eydkuhnen—Kowno.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** zeigt, mit Ausnahme des Gebietes nördlich der Memel und des Waldstreifens im Ostteil, eine recht gute Entwicklung. Es werden hauptsächlich Roggen, Futtergetreide und Kartoffeln angebaut, wobei recht beachtliche Erträge erzielt werden. Je näher man der deutschen Grenze kommt, um so häufiger stößt man — im Gegensatz zu anderen Teilen Litauens — auch auf Rassevieh.

Die **Industrie** ist mit Ausnahme von **Kowno** (Kaunas) nur sehr schwach vertreten. Diese frühere Landeshauptstadt Litauens liegt am Memelstrom und hat 154 000 Einwohner. Kowno beherbergte früher alle zentralen Behörden der Staatsverwaltung, die heute zumeist nach Wilna (Wilnus) umgezogen sind. Man findet hier eine bedeutende Maschinen- und Metallwarenindustrie, chemische Industrie, Textilindustrie, Holz- und Papierindustrie und Lebens- und Genußmittelindustrie. Die im Süden gelegene Kreisstadt **Mariampolė** hat Bedeutung als Handelszentrum und beherbergt Metall-, Textil-, Holz- und Mühlenindustrie. Die weiter westlich gelegene Kreisstadt **Vilkaviškis**

48. 47

hat 8700 Einwohner. Einige eisen-, textil- und holzverarbeitende Industrien sind neben zahlreichen Mühlen von Bedeutung. In der am Rande Hochzemaits gelegenen Kreisstadt **Raseiniai** (6200 Einw.) befinden sich neben einer Textilfabrik einige Schuhfabriken, Sägewerke und Mühlen.

Die **Besiedlung** ist in den eingangs erwähnten landwirtschaftlich wohlhabenden Gebieten recht dicht, während sie nördlich der Memel und im Waldstreifen stark zurückgeht. Die **Bevölkerung** besteht auf dem flachen Lande fast ausschließlich aus Litauern, während sich in Städten sehr viele Juden finden. Die **Siedlungsweise** zeigt einen Übergang zwischen Straßendorf und der Streusiedlung. Große Flecken sind in den reicheren Gebieten recht häufig. Die Häuser sind vielfach aus Stein gebaut und zeichnen sich zumeist durch größere Sauberkeit aus.

Militärische Beurteilung

Truppenbewegungen werden durch das zumeist flache sandige Gelände und die recht guten Straßen begünstigt. Behinderungen werden im feuchten Gebiet nördlich der Memel und im Sumpfgebiet südöstlich von Mariampolė auftreten.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind im westlichen entwaldeten Teil schlechter als im Ostteil. Gute **Beobachtungs-** und **Übersichtspunkte** fehlen beim flachen Charakter der Landschaft völlig. Die Übersicht wird in den Waldgebieten stark behindert. Als natürliche **Hindernisslinie** ist die 250—300 m breite Memel zu nennen, die oberhalb Kowno durch Steilufer verstärkt wird.

Die **Unterbringungs-** und **Verpflegungsmöglichkeiten** sind in den landwirtschaftlich reichen Teilen des Westens sehr gute, während sie fortschreitend nach Norden und Osten schlechter werden.

6. Baltisch-Litauischer Höhenrücken

Der Baltisch-Litauische Höhenrücken bildet die Fortsetzung der auf deutschem Gebiet liegenden Höhen von Suwalki. Er verläuft zunächst in östlicher Richtung, um sich etwa in der Höhe von Alytus nach Nordosten zu wenden. Bei Düna (Daugavpils) erreicht er die Düna und biegt hier nach Westen, um westlich von Jakobstadt (Jekabpils) in den Sumpfgebieten zu enden.

a) Der **nördliche Teil** ist sehr stark versumpft. Der Höhenrücken hat sich hier schon in einzelne inselartige Höhengruppen aufgelöst. Eine größere Hügelgruppe liegt westlich von Jakobstadt (Jekabpils) und erreicht mit ihrer höchsten Erhebung, dem Tabarberg (im Dünaknie), 159 m ü. d. M.

b) Der **mittlere Teil** zeigt eine sehr unruhige Oberfläche. Zahllose Seen, davon viele in Westost-Richtung langgestreckt, binden alle Bewegungen an die Wege und Straßen, zumal kurzkämmige, aber ansehnliche, z. T. steile und steinige Hügel von sehr unregelmäßigen Formen ihre Zwischenräume einnehmen. Nördlich von Wilna durchquert eine ebene aber feuchte Senke den Höhenrücken.

c) Der **südliche Teil** zeigt auch eine bewegte Oberfläche, wenn schon in abgeschwächterer Form als im mittleren Teil. Die Seen sind hier weniger häufig. Der höchste Teil ist das Hochplateau von Kaišiadorys, das sich nach Süden über die Streva fortsetzt und nordwestlich Aukštadvaris 258 m ü. d. M. erreicht. Von einem gleichmäßig hohen Plateau kann jedoch keine Rede sein. Es sind zahllose unregelmäßig geformte Hügel und Wellen mit dazwischenliegenden, z. T. versumpften Wiesen.

Die **Entwässerung** der steileren Hügel ist sehr gut, während in den Tälern und besonders in der Senke nördlich von Wilna sich das Wasser vielfach staut. Drei große Ströme, die Memel (Nemunas), die Neris und die Düna (Daugava) berühren das Gebiet und nehmen die zahllosen, in den Hügellandschaften entspringenden Bäche auf.

Die **Bewachsung** ist nicht sehr stark ausgeprägt. Die Kuppen der Hügel sind zumeist entwaldet, während die niedrigeren Täler oft mit Wald bestockt sind. Im nördlichen und mittleren Teil herrschen die Kiefern vor, während man im südlichen Teil mehr Tannen findet.

Der **Boden** ist im allgemeinen sehr leicht und arm. Eigenartig ist, daß die sandigen und kiesigen Kuppen überall von Äckern bedeckt sind, während die besseren, lehmigen aber undurchlässigen Böden zumeist von Wald bestanden sind.

Das **Straßennetz** ist im wesentlichen zentral auf Wilna ausgerichtet und ist um Wilna und im südlichen Teil recht gut ausgebaut. Der mittlere Teil wird dagegen nur von der Hauptstraße Kowno (Kaunas)—Dünaburg (Daugavpils) in nordöstlicher Richtung durchschnitten. Im nördlichen Teil fehlen die Hauptstraßen völlig. Die Fahrwege sind im allgemeinen in einem recht guten Zustande. Die hügelige Oberflächengestalt erlaubt es den Wegen, im allgemeinen sumpfige und andere ungünstigen Stellen zu vermeiden, obwohl hierdurch oft bedeutende Umwege entstehen. In den riesigen Hügeln lagerndes Schotterungsmaterial würde eine Instandsetzung stark erleichtern.

Das **Eisenbahnnetz** ist ebenfalls auf Wilna ausgerichtet. Die wichtige Strecke Warschau—Leningrad durchquert das Gebiet in seiner ganzen Länge. Die Erschließung ist besonders im mittleren Teil ungenügend.

Wirtschaft und Besiedlung

Die **Landwirtschaft** ist in fast allen Teilen des Baltisch-Litauischen Höhenrückens nur wenig ertragreich. Auf mageren Böden gedeihen Roggen und Futtergetreide in geringer Qualität. Die Wirtschaftsmethoden sind besonders im südlichen Teil sehr rückständig. Das Vieh befindet sich in einem oft beklagenswerten Zustande. Im mittleren und nördlichen Teil sind die Wirtschaftsmethoden wohl ein wenig besser, jedoch hemmt wiederum das außerordentlich rauhe Klima das Wachstum.

Die **Industrie** des beschriebenen Gebietes konzentriert sich fast ausschließlich in der heutigen Hauptstadt der Litauischen SSR, **Wilna** (Wilnus), welche 209 000 Einw. zählt. Hier findet man eine recht aus-

49. 68

gedehnte eisenverarbeitende, Textil-, chemische-, Holz-, Papier-, Glas-, Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Die im südlichen Teil gelegene Kreisstadt **Alytus** (9200 Einw.) hat Bedeutung als Straßenknotenpunkt. Sie beherbergt neben einer chemischen Fabrik Papierfabriken, Sägereien und Mühlen. Im mittleren Teil liegt an der Kreuzung der Hauptstraße Kowno—Dünaburg mit der Bahnlinie Panevežys—Swiecia die Kreisstadt **Utena** (6200 Einw.) mit Schuhwarenfabriken und Sägewerken. Im nördlichen Teil liegt an der Düna die lettische Kreisstadt **Jakobstadt** (Jekabpils) (5800 Einw.). Sie hat Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt und Handelszentrum.

Die **Besiedlung** des Gebietes ist mit Ausnahme des nördlichen Teiles trotz der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse recht dicht. Die **Bevölkerung** des Baltisch-Litauischen Höhenrückens ist stark gemischt. Im nördlichen Teil siedeln vornehmlich Letten, während durch den mittleren und südlichen Teil die Sprachgrenze zwischen Litauern und Weißrussen recht gewunden verläuft. In den Städten ist auch ein starker Anteil jüdischer Bevölkerung zu finden. Die Landeshauptstadt Wilna hat eine im wesentlichen jüdische und polnische Bevölkerung. Heute hat sie einen starken Zuzug von Russen und Litauern zu verzeichnen.

Bei der **Siedlungsweise** herrscht im südlichen Teil das große Dorf vor. Die oft windschiefen Häuschen haben beinahe Ähnlichkeit mit Hundehütten. Im mittleren Teil sind die Dörfer kleiner und stärker aufgelockert. Die Wohnhäuser sind wieder besser gebaut und auch sauberer. Im nördlichen Teil dagegen herrscht wieder der Einzelhof vor.

Militärische Beurteilung

Die **Bewegungen** von Truppen werden im nördlichen Teil durch eine starke Versumpfung und im mittleren Teil durch steilhügeliges Gelände und viele Seen behindert. Es ist jedoch zu beachten, daß die Wege infolge des guten Untergrundes recht brauchbar sind und die trockenen Hügel gute Ausweichmöglichkeiten bieten.

Als **natürliche Hindernislinien** sind die drei großen Ströme, die Memel, die Neris und Düna, anzusehen. Außerdem eignet sich der ganze Baltisch-Litauische Höhenrücken vorzüglich zur Anlage von Verteidigungsstellungen.

Die **Deckungsmöglichkeiten** sind auf den entwaldeten Kuppen schlechter als in den bewachsenen Tälern.

Gute **Übersichtspunkte** gibt es im stark hügeligen Gelände überall. Die Sicht wird durch die Entwaldung der Höhen stark erleichtert.

Die **Verpflegungsmöglichkeiten** sind im ganzen Gebiet sehr schlecht. Die **Unterbringungsmöglichkeiten** sind im südlichen Teil sehr ungünstig. Im mittleren und nördlichen Teil dagegen etwas besser.

Die **sanitären Verhältnisse** sind besonders im südlichen Teil schlechter als im übrigen Litauen. Vor Genuß von ungekochtem Wasser muß hier besonders gewarnt werden.

C. Einzelangaben

Gewässerverzeichnis

(alphabetisch).

Der Zweck des Gewässerverzeichnisses ist, dem Benutzer eine schnelle Unterrichtung über die Gewässer der baltischen Länder zu ermöglichen. Es wurden nur solche Gewässer behandelt, die militärisch von Bedeutung sind. Ebenso beschränken sich die Angaben auch nur auf militärisch wichtige Einzelheiten, soweit Angaben vorlagen.

Abkürzungen:

Blattbereich ist hinter dem Brückennamen aufgeführt: 32 SW
oder 313, M 18

(vgl. Übersichtskarte 1 : 1 000 000 mit Eintragung des Blattbereichnetzes.)

Angaben, die aus den Erkundungen des Weltkrieges stammen und für die in der Zwischenzeit keine neuen Unterlagen beschafft werden konnten, sind mit *) gekennzeichnet.

NW: Niedrigwasserstand.

MW: Mittelwasserstand.

a) Flüsse:

Abau (Abava), rechter Nebenfluß der Windau.

Die Abau entspringt bei Schmucken (Smukas) nordöstlich Frauenburg (Saldus). Sie fließt bis oberhalb Kandau (Kandava) in nördlicher, dann in westlicher Richtung und mündet etwa 15 km nördlich Goldingen (Kuldīga) bei Abava-muiza in die Windau (Venta).

Grund des Flußbettes vielfach grobes Geröll.

Ufer: Stellenweise dicht bewaldet, mitunter ausgesprochenes Steilufer. Größere Bewaldung zwischen Kandau und Renda sowie nahe der Mündung.

Tal: Auf großen Strecken tief eingeschnittenes Tal, das stellenweise nur Raum für das eigentliche Flußbett bietet; andererseits an einigen Stellen mehrere Kilometer breit ist.

Eisbedeckung von Mitte Dezember bis Ende März. Die Eisführung im Frühjahr ist beträchtlich.

Überschwemmungen: Nach starken Regenfällen und während der Schneeschmelze wird der sonst recht harmlose Fluß zu einem breiten, reißenden Strom. Besonders bei Kandau, Sabile, Renda und im Mündungsgebiet tritt der Fluß zu diesen Zeiten über sein gewöhnliches Bett und füllt mitunter das ganze Flußtal.

Schiffbarkeit: gering. Stauwehre und zahlreiche niedrige, natürliche Wasserfälle machen ein Befahren des Flusses auf längere Strecken unmöglich.

Übergänge:

I. Brücken:

- Kandava** 32 SW: Alte, aber instandgesetzte Steinbrücke mit 6 Bogen, 1873 erbaut, 1937/38 ausgebessert (siehe Bild 70).
- Sabile** 32 SW: Starke Holzbrücke; Gesamtlänge 59 m.
- Renda** 31 SO: Gute Betonbrücke, 1938 an Stelle einer alten Holzbrücke erbaut, Fahrbahn asphaltiert. Gesamtlänge 64 m. Fahrbahnbreite 6 m, 2 Fußwege zu je 1,25 m. Gesamtbreite etwa 8,5 m. Lichte Höhe über MW 8 m. 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton (siehe Bild 69).
- Abavamz.** 31 SO: Unmittelbar an der Mündung der Abau in die Windau. Alte Holzkonstruktion, 2 Pfeiler mit Eisbrechern, 3 Öffnungen, Höhe über NW bedeutend.

II. Fähren:

Renda (31 SO).

Abava, siehe Abau.

Aiviekste, siehe Ewst.

Daugava, siehe Düna.

Dubissa, siehe Dubysa.

Dubysa (Dubissa), rechter Nebenfluß der Memel.

Entspringt in den Sumpfniederungen südlich Schaulen (Šiauliai), fließt im allgemeinen in südlicher Richtung und mündet bei Seredžius in die Memel.

Breite im Oberlauf 12—30 m, im Mittellauf 40—50 m, vor der Mündung verbreitert sich der Fluß, an der Mündung selbst etwa 120 m.

Tiefe schwankt zwischen 1,5 und 2,5 m. An einzelnen Stellen, z. B. bei Padubysis erreicht sie sogar bis zu 5 m. An der Mündung 3,5 m.

Strömung: stark, stellenweise sogar reißend (vor allem bei den Frühjahrshochwassern).

Ufer: im Oberlauf streckenweise sumpfig. Unterhalb Padubysis wird das Ufer bereits höher und im allgemeinen fest. Die Höhe nimmt bis zu 6 m zu, meist lehmig. An der Mündung Ufer 6,5 bis 8 m hoch und sehr steil abfallend.

Tal: meist trockene Wiesen, gelegentlich Felder, nur an wenigen Stellen naß. Im Oberlauf streckenweise sumpfig. Die Breite schwankt zwischen 200 und 700 m. Die Talsohle ist eben.

52. 51

Talhä n g e sind 20 (am Oberlauf) bis 85 m (an der Mündung) hoch; sie sind im allgemeinen sehr steil und daher ungangbar. Die steilen Lehmwände treten besonders an der Mündung auf.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Überschwemmungen: An fast allen Stellen ist die ebene Talsohle Überschwemmungen ausgesetzt.

Übergänge:

I. Brücken:

- Bubiai 313, M 18: Straßenbrücke aus Holz, Gesamtlänge etwa 80 m, Breite 8 m, lichte Höhe über MW 4,5 m. Tragfähigkeit etwa 10 t.
- Padubysis 313, M 18: Straßenbrücke aus Eisenbeton, Länge 78 m.
- Gut an der
Krazante-
Mündung 318, M 19: Straßenbrücke.
- Saudininkai
318, M 19: Straßenbrücke aus Holz. 4 Pfahljoche zu je 5 Pfählen. Gesamtlänge 30 m. Breite 5 m. Lichte Höhe 3,5 m.
- Lydavenai 318, M 19: Eisenbahnbrücke. Eisenparallel - Fachwerkträger mit obenliegender Fahrbahn. 2 Widerlager und 8 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 550 m. Breite 6 m. Lichte Höhe 45 m über MW. Militärisch bedeutende Brücke (siehe Bild 106).
- Lydavenai 318, M 19: Straßenbrücke.
- Kuseliškiai
318, M 20: Straßenbrücke aus Holz, 3 Öffnungen, 30 m lang, 5 m breit.
- Petkuniskiai
318, M 20: Straßenbrücke aus Beton, 2 Widerlager, 4 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 115 m, Breite 7 m, lichte Höhe 12 m (siehe Bild 110).
- Pajakališkiai
319, N 20: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 3 Gelenkbogen mit je 9 Streben zu je 28 m lichte Weite, 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 85,7 m, lichte Höhe 10 m, Tragfähigkeit 24 t (siehe Bild 107).
- Padubysis 323, N 21: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 80 m lang.
- Seredžius 323, N 21: Straßenbrücke aus Eisen, 96 m lang.

II. Führen:

Daugirdava (318, M 20).

III. Furten:

Saudininkai (318, M 19), Lydavenai (318, M 19), Betygala (319, N 20), Ariogala (319, N 20).

Düna (lett. Daugava, russ. Sapadnaja Dwina).

Entspringt in Rußland südlich der Waldaihöhen und mündet bei Dünaburg 12 km unterhalb Riga in den Rigaer Meerbusen.

Breite schwankt oberhalb Dünaburg zwischen 100 und 150 m; wächst bis Jakobstadt auf etwa 340 m, verengt sich zwischen Gostini und Friedrichstadt (Jaunjelgava) stellenweise auf 100 m. Zwischen Friedrichstadt und Riga Verbreiterung bis 800 m und an der Mündung sogar 1400 m.

Tiefe bei normalem Wasserstand 3—8 m, stellenweise 12 bis 15 m. Bei Hochwasser steigt der Spiegel oft um 10 m.

Stromgeschwindigkeit bei normalem Wasserstand 0,46 bis 0,75 m pro Sekunde, unterhalb Riga 0,30 m/sec.

Gefälle im Durchschnitt bei Dünaburg 0,16 ‰, Ewstmündung 0,44 ‰, Koknese 0,81 ‰, Dünamündung 0,13 ‰.

Bett sandig, teils felsig, für Hochseeschiffe nur bis Riga schiffbar, für Flachsiffe teilweise auf größeren Strecken schiffbar; fast durchweg flößbar.

Tal von Höhenzügen begleitet, die zwischen Dünaburg und Jakobstadt zurücktreten, zwischen Gostini und Friedrichstadt jedoch als steile Felsufer das Flußbett verengen.

Abhänge vielfach bewaldet.

Ufer sandig oder lehmig-felsig.

Eisbedeckung von Mitte Dezember bis Anfang April, im April Eisgang.

Übergänge:

I. Brücken:

Dünaburg (Daugavpils)	317, T 18:	Straßenbrücke, Gesamtlänge 320 m, 2 Widerlager, 3 Pfeiler, lichte Höhe 14 m, Gesamtbreite 12 m, Einzellast 17,5 t. 1935 erbaut (siehe Bild 56).
Dünaburg (Daugavpils)	317, T 18:	Eisenbahnbrücke; 2 Pfeiler, in der Mitte eisernes Bogenstück. Links und rechts von den Pfeilern eiserne Gitterträger. 3 Spannweiten mit je 88 m.
Krustpils (Kreuzburg)	44 NW:	Eisenbahn- und Straßenbrücke; 275 m lang, 2 Land-, 2 Strompfeiler, 3 eiserne Brückenbögen; lichte Höhe 40 m, Fahrbahnbreite 6,3 m.

Unterhalb Jakobstadt
(Jekabpils)

44 NW: Eisenbahn- und Straßenbrücke; Eisenkonstruktion 275 m lang, 2 Widerlager, 2 Land-, 2 Strompfeiler, 3 Bögen mit je 81,6 m lichte Weite. Bau eines zweiten Gleises nicht vorgesehen. Höhe der Diele über MW 14 m (siehe Bild 57).

Ogre
(10 km südöstlich)

43 NW: Straßenbrücke, Eisenkonstruktion, 5 Bögen; von der Brücke werden Betonierungsarbeiten für das Großkraftwerk Keggum ausgeführt; sie soll später auf die Pfeiler gehoben werden, und zwar bis über 3 m über das Stauziel (siehe Bild 58 u. 59).

Riga

43 NW: Eisenbahnbrücke; 8 Stahlbögen. Pfeiler aus Stein (gemauert). Länge 750 m (siehe Bild 47).

Riga

43 NW: Straßenbrücke, dicht unterhalb der Eisenbahnbrücke. Im Weltkrieg zerstört, 1938 wiederhergestellt. Stahlbogenbrücke. 8 Träger, davon 7 Gitterträger und ein vollwandiger. Ein 55 m langer drehbarer Teil (elektrisch betrieben). Länge 750 m. Breite 16,7 m. Fahrbahnbreite 10,4 m. 2 Fußwege zu je 2,2 m (siehe Bild 47).

Riga

43 NW: Pontonbrücke, für Fuhrwerks- u. Straßenverkehr; Eisenpontons. Die Brücke wird bei Eisgang ausgefahren. Länge etwa 750 m (siehe Bild 49).

II. F ä h r e n (nach der Karte 1 : 300 000 sind folgende Fahren vorhanden):

Durja (317a, V 18); Varnavici (317, U 18); Krāslāva (317, U 18); V. Bornā (317, U 18); Tabara (317, T 18); Laši mc. (317, T 18); Griva (317, T 18); Prislani (317, T 18); Buiviši (44 SW); Dunava (44 SW); Vandani (44 SW); Livani (44 SW); Menki mc. (44 SW); oberhalb und unterhalb Krustpils (44 NW); Plavinas (44 NW); Stukmani (44 NW); Vigante (43 NO); oberhalb und unterhalb Koknese (43 NO); Kricvini (43 NO); Istabinas (43 NO); Jumprava (43 NO); Rembate (43 NO); Spriestini (43 NW); Pakausi (43 NW); Berkava mc. (43 NW); Klavini (43 NW); Kekava (43 NW); oberhalb Riga (Stadtstrand) (43 NW).

III. F u r t e n (nur im Sommer):

Druja (317, T 18); Liksna (317, T 18) 15 km nördlich Dünaburg; bei Jakobstadt (44 NW) (Wassertiefe 0,5 m); Aiviekstemündung (44 NW) (starke Strömung, 0,5 m tief); Stukmani (44 NW); Koknese (43 NO); Saman und Mikelus (Wassertiefe 1—1,5 m); Ūskile (43 NW); Salapils (43 NW).

Emajõgi siehe Embach.

Embach (Emajõgi).

Er ist ein Abfluß des Pühajärv südwestlich von Otepää, durchfließt den Virzjärv und mündet in den Peipus-See.

Teil I (Kleiner Embach). Von der Mündung bis zum Virzjärv 50 km lang.

Breite: 30—40 m.

Tiefe: etwa 6—7 m.

Strömung: stark; flößbar und im Oberlauf durchfurtbar.

Bett: sandig, steinig.

Ufer: meist flach und sandig.

Gelände: bis Walk (Valga) bergig; dann links Flachland, rechts bergig überhöhend und in der Nähe des Virzjärv beiderseits Flachland.

Eisbedeckung: Von Anfang Dezember bis Mitte April.

Übergänge:

I. Brücken:

Tölliste (34 NW): Holzbrücke.

II. Fähren:

Tölliste (34 NW): Fähre; Jõgeveste (34 NW): Wagenfähre; Pika-silla (24 SW): Wagenfähre.

Teil II (Großer Embach) vom Virzjärv bis zum Peipus-See, 70 km lang.

Breite: 70—100 m.

Tiefe: etwa 2—3 m, stellenweise 4 m.

Strömung: stark.

Bett: sandig oder lehmig.

Ufer: meist versumpft, flach und unpassierbar; nur in der Gegend von Dorpat sind beide Ufer 4 m hoch.

Eisbedeckung von Dezember bis März; Eisgang Anfang April (3 Wochen Dauer).

Überschwemmung weiter Gebiete im Frühjahr und Herbst am Ausfluß aus dem Virzjärv und im Peipusdelta.

Der Embach bildet besonders im versumpften Ober- und Unterlauf ein bedeutendes militärisches Hindernis, während im Mittellauf nur das eigentliche Flußbett zu überwinden ist.

Übergänge:

I. Brücken:

Jõesuu (24 SW): Straßenbrücke.
(Abfluß)

- K ä r e v e r e 24 SO: Straßenbrücke.
D o r p a t (Tartu) 24 SO: Oberhalb Eisenbahnbrücke, eingleisig;
43 m lang, freitragende Eisenkonstruktion.
D o r p a t (Tartu) 24 SO: Straßenbrücke; Neubau aus Beton; 50 m
lang (siehe Bild 23).
D o r p a t (Tartu) 24 SO: Alte Straßenbrücke, Mittelteil ausschwenk-
bar; aus Eisen, 34 m lang, 6 m breit (siehe
Bild 22).
D o r p a t (Tartu) 24 SO: Straßenbrücke; angeblicher Neubau; nähere
Angaben fehlen.

II. F ä h r e n :

Haaslava (24 SO); Lunja (24 SO); Kavastu (25 SW).

Ewst (Aiviekste) (rechter Nebenfluß der Düna).

Sie ist ein Abfluß des Lubanschen Sees (Lubanas ez.), fließt an-
fangs in nördlicher Richtung, wendet sich aber dann nach SW und
mündet bei Glasmanka (Gostini) in die Düna (Daugava).

B r e i t e : im Unterlauf 40—50 m.

T i e f e : etwa 1,50 m. Um für einen längeren Abschnitt Schiff-
barkeit zu erreichen und um größere Überschwemmungen zu ver-
meiden, wird eine Regulierung des Flußlaufs durchgeführt.

G e f ä l l e : nur 0,22 m/km.

B e t t : teils sandig, teils steinig.

G e l ä n d e : im Ober- und Mittellauf durchweg flach. Beider-
seits durchfließt die Ewst einen 15—20 km breiten Sumpfstreifen.
Erst etwa 40 km vor der Mündung steigt das Gelände am rechten
Ufer an. Die Ausläufer des zentrallettischen Hügellandes er-
strecken sich bis an die Ewst. Das linke Ufer ist weiterhin flach
und teils 3,4 m hoch.

E i s b e d e c k u n g : von Anfang Dezember bis Anfang April.

Übergänge:

I. B r ü c k e n :

- L u b a n a 44 NO: Floßbrücke*).
- M e i r a n i 44 NO: Straßenbrücke; 1939 im Bau. Eisenbeton,
73 m lang, 4 Mauerstützen.
- S v a n a (Svans) 44 NO: Straßenbrücke, 1926 erbaut, danach noch
einmal verstärkt, Holzbrücke, System
Howe, 2 Widerlager und 2 Pfeiler stehen
auf starken Pfahlrosten. Gesamtlänge 79 m,
Gesamtbreite 5,5 m, Tragfähigkeit: Flächen-
last 420 kg/qm.

Zwischen
T a n s l a v a
u. S v a n a
L a u d o n e

44 NO: Floßbrücke*).

44 NW: Straßenbrücke, neue Stahlträgerbrücke, Brückendiele aus Eisenbeton, 2 Widerlager und 2 Pfeiler sind auf Pfahlrosten gut fundiert (Brücke führt über die Flußinsel hinweg).

II. F ä h r e n :

Bei J. L u b a n a (44 NO); Meirani (44 NO); Dekšnares (44 NO); Saikava (44 NO); s. Aronieši (44 NW).

Gauja siehe Livländische Aa.

Jiesie (linker Nebenfluß der Memel).

Entspringt östlich Mariampole, fließt nordöstlich und mündet bei Kowno (Kaunas) in die Memel.

Strömung: stark.

Gefälle: Im unteren Teil auf 20 km 30 m.

Tal: Im Unterlauf tief eingegraben, sehr eng. An der Mündung Erweiterung auf 20—30 m.

Talhänge: Schroff und durchschluchtet, 50—60 m hoch, teilweise mit Buschwerk bewachsen.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Brücken:

Pajiesis 323, O 22: Straßenbrücke aus Eisenbeton, etwa 30 m lang, 1938 fertiggestellt.

Südlich Kaunas
323, O 22: 3 Eisenbahnbrücken kurz hintereinander. Eisen, Parallelgitterträger, Gesamtlänge 40 m.

Südlich Kaunas
323, O 22: Eisenbahnbrücke, Parallelfachwerkträger. 1 Öffnung zu 17 m lichte Weite.

Südlich Kaunas
323, O 22: Straßenbrücke aus Eisenbeton, Rahmenplatten 26,4 m lang.

Jura (rechter Nebenfluß der Memel).

Entspringt in den Sümpfen nördlich Rietavas. Sie mündet nach einem nach S gerichteten 135 m langen Lauf bei Adl. Schreitlaugken (reichsdeutsches Gebiet) in die Memel.

Breite: Von 10 m im Oberlauf verbreitert sie sich ständig bis auf 60 m an der Mündung.

Tiefe: Durchschnittliche Tiefe 2 m. Zur Mündung hin Vertiefung des Bettes bis auf 4 m.

55. 54

Gefälle: 100 m.

Bett: Im Oberlauf meist sumpfig, stellenweise auch sandig, mitunter Gerölle. Der Unterlauf ist vorherrschend sandig, an geschützten Stellen auch kiesig.

Ufer: Im Oberlauf meist fest und steil. Der Abschnitt von Pajuralis bis Pajuris hat flache, versumpfte oder sandige Ufer. Bis zur Mündung Ufer hoch (bis 5 m), meist lehmig und stellenweise mit Weidengestrüpp bewachsen.

Tal: Im Oberlauf sehr breit, sumpfig, viel Wiesen. Von Zvingiai bis Ablenken starke Verengung des Tals, der linke Hang tritt näher als der rechte an den Flußlauf heran.

Talhänge: Nur im oberen Teil niedrig, teilweise im Gelände kaum erkennbar. Sonst im allgemeinen steile Lehmhänge (bis 30 m hoch).

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Übergänge:

I. Brücken:

Budriksiai	1a, K 18:	Straßenbrücke.
Rietavas	1, K 19:	Straßenbrücke.
Zwischen		
Pajuralis	1, K 19:	Straßenbrücke aus Eisenbeton, 1938 noch
u. Kvederna		im Bau.
Pajuris	1, K 20:	Straßenbrücke aus Eisenbeton.
Zvingiai	1, K 20:	Straßenbrücke aus Eisenbeton, Gesamt-
.		länge 78 m, Breite 5,2 m, lichte Höhe
		8,4 m, 1936 fertiggestellt.
Tauroggen	1, K 20:	Straßenbrücke aus Eisen, Gesamtlänge
(Taurage)		77,9 m.
Gut Tau-		
roggen	5, K 21:	Eisenbahnbrücke aus Eisen, 5 Pfeiler,
		lichte Höhe 6 m über MW (daneben zweite
		Brücke in gleicher Konstruktion und
		gleichem Ausmaß).

II. Furten:

Pajuris (5, K 21).

Kasargen, siehe Kassari.

Kassari (Kasargen).

Entsteht durch Zusammenfluß mehrerer Quellbäche, fließt durch waldiges, ebenes und stark versumpftes Flachland und mündet zwischen Festland und estnischen Inseln in die Ostsee (Matsala-Bucht; ist sehr schilfreich).

Breite im Unterlauf 150 m. Der Fluß ist vielfach durchfurtbar und meist nicht sehr tief.

Strömung: reißend.

Ufer: im Unterlauf mit undurchdringlichem Röhricht bewachsen.

Überschwemmungen erstrecken sich im Frühjahr über das gesamte Tal des Kassari mit seinen Zuflüssen, so daß der Fluß im Unterlauf eine Breite von 1000 m erreicht.

Eisbedeckung: Anfang Dezember bis Mitte April. Mitte bis Ende April etwa 10 Tage Eisgang.

Der Kassari ist in den feuchten Jahreszeiten ein bedeutendes militärisches Hindernis; kann jedoch im Sommer und Winter leicht überschritten werden.

Übergänge:

I. Brücken:

Koastru 23 NW: Eisenbahnbrücke.

Rumma

Kirbla (2,5 km ö.) 22 NO: Straßenbrücke, Länge 200 m, Fahrbahnbreite 6 m. Beiderseits etwa 300 m lange Anfahrt-Dämme durch versumpftes Gelände.

Kurische Aa (Lielupe).

Entsteht durch die Vereinigung der Mūša und Memele bei Bausk (Bauska). Sie fließt im allgemeinen in nordnordöstlicher Richtung, biegt bei Sloka nahe der Küste scharf nach O um und mündet bei Bulli in den Rigaer Meerbusen. Ihre Länge beträgt 119 km.

Mittlere Breite: Bei Bausk 60—85 m, bei Mitau (Jelgava) meist 125 m, bei Sloka 360 m.

Tiefe: Zwischen Bausk und Emburga 0,5—2 m, oberhalb Mitau 1,6—4,2 m, bei Sloka 4,8—6 m; im Unterlauf werden Tiefen bis zu 10 m erreicht. Die Mündung selbst ist sehr flach (mit Sand vollgeschwemmt): 1—2 m; die Schiffe verkehren durch die Bullupe.

Strömung nur gering.

Gefälle: 0,46 m auf 1 km im Anfangsabschnitt bis Mežotne. Auf der weiteren 97 km langen Strecke bis zur Mündung Gesamtgefälle von 0,8 m.

Bett: Teils kiesig, teils sandig. Dolomit bedeckt auch an vielen Stellen das Flußbett. Die Aa ist von Emburga an schiffbar. An den Ufern oberhalb Mitau erheben sich vielfach 30 m hohe, steile Kalkfelsen. Unterhalb Mitau sind die Ufer flach (Wiesen) und sumpfig.

Eisbedeckung: Mitte Dezember bis Anfang April.

Das Frühjahrshochwasser hält meist 2—4 Wochen an.

Übergänge:

I. Brücken:

- Stalgene** 42 NO: Straßenbrücke, 1933 erbaut. Brückendiele und Tragwerk aus starken Holzbalken, System Howe. Die zwei kleinen Brückenabschnitte an den Ufern sind aus Eisenbeton, 2 Widerlager, die kleine seitliche Wasserdurchlässe für Hochwasser haben. 4 Pfeiler (2 Ufer, 2 Strom), 3 Öffnungen zu je 41 m, 2 kleine. Gesamtlänge 122,6 m, Gesamtbreite 5,5 m. Tragfähigkeit: Einzelast 15 t, Flächenlast 440 kg/qm. Die Brücke kann von Kraftwagenkolonnen mit 9 t-Fahrzeugen benutzt werden (siehe Bild 66).
- Mitau (Jelgava)** 42 NO: Eisenbahnbrücke, alte Brücke, 130 m lang, verbessert in Eisenbahndoppelbrücke, Eisengitterkonstruktion.
- Mitau (Jelgava)** 42 NO: Straßenbrücke, 1926 an Stelle der alten hölzernen „Kaiserbrücke“ erbaut. Holzbrücke, System Howe. 2 Widerlager und 2 Pfeiler, unten Mauerwerk, oben Eisenbeton, 3 Öffnungen, lichte Weite 40 m, Gesamtlänge über 120 m. Fahrbahnbreite 5,5 m, Fußwege zu je 1,5 m, Gesamtbreite 8,5 m. Tragfähigkeit: Einzellast 16 t, Flächenlast 440—500 kg/qm. Kraftwagenkolonnen mit 9 t-Fahrzeugen können die Brücke benutzen (siehe Bild 65).
- Mitau (Jelgava)** 42 NO: Straßenbrücke über die Driksa (linker Nebenfluß der Kurischen Aa). 1937 an Stelle einer alten Holzbrücke erbaut. Stahlbogenbrücke mit untenliegender Fahrbahn. 2 Widerlager. Gesamtlänge 50,1 m, Fahrbahnbreite 7,5 m (Fahrbahn asphaltiert). 2 Fußwege zu je 2,25 m. Gesamtbreite 13,6 m. Lichte Höhe über MW 6 m. Tragfähigkeit: Einzellast 24 t, Flächenlast 500 kg/qm.
- Bulduri** 42 NO: Straßenbrücke. Hölzerne Schwimmbrücke, deren Pfeiler auf Pontons stehen, neu erbaut. Die Durchlässe sind so hoch, daß alle auf der Kurischen Aa verkehrenden Schiffe frei passieren können. Gesamtlänge etwa 300 m, Gesamtbreite 8—10 m.

Zwischen

Priedaine
u. Bulduri

42 NO: Eisenbahnbrücke. Brücke ist 1922 auf den Pfeilern der alten gesprengten Brücke aufgebaut. Eisengitterkonstruktion. 2 Widerlager und 6 bis 7 Pfeiler aus Stein. 6 Überbauten je 42 m Stützweite. 1 Drehteil 17 m lichte Weite und 22 m Stützweite. Gesamtlänge etwa 400 m.

II. F ä h r e n bei:

Mežotne (43 SW), Gravendale (43 SW), s. Salgale (43 NW), Pleru kr. (42 NO), Petini (42 NO), Kalnciems (42 NO), Odine (42 NO), Stat. Sloka (42 NO), Valteri (42 NO), Veckrogs (42 NO).

III. F u r t e n:

Unterhalb Bauska (43 SW), Jumprav (43 SW), Rundale (43 SW), Mežotne (43 SW), Emburga (42 NO / 43 NW).

Levuo (rechter Nebenfluß der Mūša).

Entspringt im Sumpfgebiet westlich Natygalo-See, fließt anfangs hauptsächlich in westlicher Richtung, biegt bei Panevėžys nach N um und mündet östlich Parvaskai in die Mūša.

Breite: von der Quelle bis zur Mündung von 20—65 m anwachsend.

Tiefe: schwankt zwischen 1—2 m, stellenweise im Unterlauf bis zu 4 m.

Bett: steinig.

Ufer: meist steil, abfallend, teils mit Weidengestrüpp bewachsen.

Tal: Das anfangs breite Tal (500 m) verengt sich zur Mündung. Meist versumpft oder nasse Wiesen.

Talhänge: meist steil, bis 50 m hoch. Zur Mündung zu sind es vielfach steile Gipswände, teils auch schroffe Kalkfelsen. Flacher sind die Talhänge nur zwischen Palaukiai und Panevėžys.

Eisbedeckung: Mitte Dezember bis Anfang April.

Brücken:

Kupiškis 315, Q 18: Straßenbrücke, Eisenbrücke, Eisenbetonbalken, 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton.

w. Palevene 315, P 18: Straßenbrücke.

Akmeniai 315, P 18: Straßenbrücke.

Palaukiai 315, P 18: Straßenbrücke.

s. Karsakiškis

315, P 18: Straßenbrücke.

Wygodka 315, P 18: Straßenbrücke.

Punava 315, P 18: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 100 m lang. (1938 erbaut.)

Niurkoniai 314, O 18: Straßenbrücke.

37. 56

w. P a p i š k i a i

314, O 18: Straßenbrücke aus Holz.

G ě g o b r o s t a

314, O 18: Straßenbrücke.

P a s v a l y s

315, P 17: Straßenbrücke aus Holz. Widerlager gemauert.

P a s v a l y s

315, P 17: Kleinbahnbrücke.

Lielupe siehe Kurische Aa

Livländische Aa (Gauja)

Der Beginn der Livländischen Aa liegt im mittleren Teil der zentralen Höhe von Livland. Der Zusammenfluß der beiden Quellflüsse befindet sich westlich vom Aloxtesee, 203 m über dem Meerespiegel. Nach vielfacher Richtungsänderung mündet die Livländische Aa 15 km nordöstlich Dünamünde (Daugavgriva) in den Rigaer Meerbusen.

L ä n g e : 440 km.

S t r ö m u n g : teilweise ziemlich stark, Stromschnellen versperren an mehreren Stellen den Flußlauf (Sikšnu- und Strenči-Stromschnellen).

G e f ä l l e : Durchschnittliches Gefälle 0,5 m/1 km.

B e t t u n d G r u n d : Im Oberlauf viele größere Feldsteine. Oberhalb Wolmar (Valmiera) liegt das Bett in von Gletscherwasser angeschwemmten Sandschichten.

U f e r : Im Oberlauf flaches und leicht hügeliges Gelände. Unterhalb Ranka wird die nordlivländische Ebene durchflossen. Durch die starke Einschneidung des Flusses entstehen Felsenterrassen. Das linke Ufer begleiten von Lejasciems bis zum Līvu Hof Sanddünen. Oberhalb Wenden werden hin und wieder Sandsteinfelsen sichtbar. Am Unterlauf sind die Ufer flach.

T a l : Unterhalb Lejasciems bis zu den Sikšnu-Stromschnellen ist das Tal der Livländischen Aa breit. Das Flußbett benutzt eine Seite. Bei Wolmar beginnt das große Urstromtal der Livländischen Aa, das den Fluß bis Inčukalns (etwa 85 km lang) begleitet. Danach verschmälert sich das Tal.

E i s b e d e c k u n g : Anfang Dezember bis Anfang April.

Für die **S c h i f f a h r t** ist die Livländische Aa wegen ihrer Flachheit und vielen Krümmungen untauglich. Nur Flachboote können sie 248 km aufwärts befahren. Die angeschwemmten Sandmengen erfordern häufig eine künstliche Vertiefung der Mündung. Von großer Bedeutung ist dagegen die Holzflößung.

Übergänge

I. B r ü c k e n :

W. B e b r i

34 SW: Straßenbrücke (Aa 185 m ü. d. M.)^{*)}.

(Nötgenshof)

J. Piebalga (Mühle)	34 SW:	Wegbrücke. Holzbrücke, lichte Weite 23 m (Aa 154 m ü. d. M.) [*]).
J. Piebalga (Gut)	34 SW:	Straßenbrücke. Holzbrücke, lichte Weite 28 m (Aa 154 m ü. d. M.) [*]).
W. Ranka	34 SW:	Straßenbrücke. Holzbrücke, 31 m lang [*]).
K. Raveli	34 SW:	Straßenbrücke. Holzbrücke, lichte Weite 27,5 m [*]).
Vellna	34 SO:	Straßenbrücke. Holzbrücke auf Steinpfeilern, 15 m lang [*]).
Sinole	34 SO:	Straßenbrücke. Holzbrücke auf Steinpfeilern [*]).
Leasciems	34 SO:	Straßenbrücke. Holzbrücke auf Steinpfeilern, lichte Weite 13 m (Aa 87 m ü. d. M.) [*]).
Tilderi	34 SO:	Straßenbrücke. Starke Holzbrücke (System Howe), Gesamtlänge 97 m, Fahrbahnbreite 5 m, 2 Fußwege zu je 0,75 m. Gesamtbreite 6,50 m. Tragfähigkeit 12 t.
Gaujiena (Westausgang)	34 NO:	Straßenbrücke. Holzkonstruktion (System Howe), ältere aber gute Brücke.
Spircami	34 NW:	Straßenbrücke. Holzkonstruktion (System Howe), gute Brücke.
Strenči (Südausgang)	34 NW:	Straßenbrücke. Holzkonstruktion, voraussichtlich gute Brücke.
Strenči	34 NW:	Eisenbahnbrücke.
Valmiera	33 NO:	Straßenbrücke, starke Holzkonstruktion, hölzerne Eisbrecher, in den letzten Jahren mehrfach verstärkt. Gesamtlänge 106 m, Fahrbahnbreite 6 m, 2 Fußwege zu je 1,25 m Breite, Gesamtbreite: 8,5 m, 2 Spannweiten zu je 42,6 m.
Valmiera	33 NO:	Eisenbahnbrücke.
N. Čēsis	33 NO:	Straßenbrücke. Eiserner Aufbau, Steinpfeiler.
N. Čēsis (b. Raiskuma)	33 NO:	Straßenbrücke, Eisenbogenbrücke, starkes Mauerwerk, 2 Widerlager, Brücke trägt stärkste Belastung.
n. Papierfabrik Līgatne	33 NO:	Straßenbrücke. 1926 erbaut. Holzkonstruktion, System Howe, Gesamtlänge 96,5 m, Fahrbahnbreite 5 m, Gesamtbreite 6,5 m. Tragfähigkeit: Einzellast 15 t, Flächenlast 440 kg/qm (Kraftwagenkolonnen mit 9 t-Fahrzeugen können die Brücke passieren).

- Sigulda** 33 NO: Straßenbrücke, 1934—1937 gebaut, größte Eisenbetonbrücke der baltischen Staaten. Infolge des sumpfigen Flußbettes mußten Pfähle bis 30 m Tiefe eingerammt werden. 3 Bögen mit obenliegender Fahrbahn, 3 Bögen mit je 6 Rippen, Gesamtlänge 155 m, Fahrbahnbreite 6 m, 2 Fußwege zu je 1,50 m, Gesamtbreite 9 m, lichte Höhe 15 m über MW. Tragfähigkeit: Einzellast 15 t, Flächenlast 500 kg/qm (siehe Bild 54).
- n.w. **Incukalns** 33 SW: Straßenbrücke, Holzkonstruktion, System Howe. 153 m lang, Fahrbahnbreite 5 m, 2 Fußwege zu je 0,75 m, Gesamtlänge 6,5 m, Tragfähigkeit 12 t.
- Strelnieks** 33 SW: Straßenbrücke, 1926 erbaut. Holzkonstruktion, System Howe, Gesamtlänge 193,4 m, 6 Pfeiler, Gesamtbreite 6,5 m, Tragfähigkeit: 15 t Einzellast, Flächenlast 440 kg/qm (Kraftwagenkolonnen von 9 t-Fahrzeugen können die Brücke passieren).
- n. Stat.
Carnikava 33 SW: Eisenbahnbrücke. Eiserne Gitterbrücke mit 3 Bögen; 2 Strompfeiler, von denen jeder auf 57 Pfählen von 8 m Länge ruht, die in den Sandboden getrieben werden. Gesamtlänge 220 m. 1931—1933 gebaut (siehe Bild 55).

II. F ä h r e n :

T a c i (34 NW), **Olinas** (34 NW), **Zvārgi** (33 SO), unterhalb **Jāna** (33 SO), 5 km oberhalb **Čēsis** (33 SO), **Sigulda** (33 SO), **Vangaz** (33 SW), **Ilkene** (33 SW), w. **Stales** (33 SW), unterhalb **Adaži** (33 SW).

Memel (Nemunas) von der ehemaligen polnisch-litauischen Grenze w. **Przewalka** bis zur deutschen Grenze bei **Schmalleningken**.

In vielen Windungen fließt die Memel in nördlicher Richtung durch den baltischen Höhenrücken und biegt östlich **Kowno** (**Kaunas**) nach Westen ab.

Breite: von **Druskieniki** bis **Alytus** 100 bis 150 m, bei **Alytus** 80 m, von **Birštonas** bis **Kowno** 150 bis 250 m, von **Kowno** bis **Schmalleningken** meist 250 bis 300 m. Durch Inseln und Mittelsände treten oft Verbreiterungen bis auf 600 m ein.

Tiefe: von **Druskieniki** bis **Kowno** fast immer 2 m und mehr, sehr wechselnd nach Ort und Jahreszeit, von **Kowno** bis **Schmalleningken** bis zu 2 m.

Strömungsgeschwindigkeit: bis **Kowno** 1 bis 1,5 m/sec. im Durchschnitt, an vielen Stellen viel stärker, im Abschnitt von **Kowno** bis **Schmalleningken** 0,5 m/sec.

Bett: bis Rumsiskės teils aus Kalkstein, teils aus Steingeröll, vielfach auch sandig (Sandbänke), manchmal durch Inseln eingeengt. Unterhalb Kowno durchweg sandig.

Ufer: von Druskieniki bis Kowno fast überall fest, meist steinig, hoch und steil, stellenweise unmittelbar in die felsigen Talhänge übergehend. Von Kowno bis Schmalleningken flache, meist sandige Ufer.

Tal: zwischen Druskieniki und Kowno meist eng, Talhänge größtenteils steil (Kalk- und Kreidefelsen, bzw. steile Lehmwände) und kahl, nur teilweise mit Gestrüpp bewachsen, Talränder 40 bis 50 m hoch. Von Kowno bis Schmalleningken meist 1 bis 2 km breit (Wiesen und Triften), im Sommer trocken.

Eisbedeckung: Tragfähige Eisdecke durchschnittlich von Ende Dezember bis Ende März.

Überschwemmungen: Zwischen Druskieniki und Kowno Überschwemmungsgefahr infolge der Talbeschaffenheit nur an wenigen Stellen.

Übergänge:

I. Brücken:

- Merkinė** 331, O 25: Straßenbrücke aus Holz. 2 Beton-Widerlager, 7 Holzjoche, Fahrbahn ruht auf 6-T-Trägern von 1 m Stärke, darüber zwischen jedem Pfeiler 3 Holzquerbalken, lichte Höhe 10 m, Gesamtlänge 203 m (siehe Bild 93).
- Alytus (5 km sö.)** 327, O 24: Straßenbrücke aus Eisen, 3 Halbparabelträger, 3 Öffnungen, 2 Widerlager und 2 Pfeiler gemauert, Gesamtlänge 150 m (siehe Bild 96 u. 98).
- Alytus (2 km sö.)** 327, O 24: Eisenbahnbrücke bis auf Pfeilerreste völlig zerstört.
- Alytus** 327, O 24: Straßenbrücke aus Eisenbeton (Gerber-System), Betonpfeiler, 5 Öffnungen zu je 35 m lichte Weite. Gesamtlänge 195 m, Gesamtbreite 10 m, lichte Höhe 28 m (siehe Bild 95).
- Prienai** 327, O 23: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Rahmen-tragwerk, 5 Öffnungen, Fahrbahn betoniert, Gesamtlänge 210 m, lichte Höhe 12 m, Tragfähigkeit 24 t (im Herbst 1938 fertiggestellt) (siehe Bild 97).
- Birštonas** 327, O 23: Straßenbrücke.
- Nibriai** 327, O 23: Straßenbrücke.
- Darsuniškis** 327, O 23: Straßenbrücke.

59. *St*

Rumšiškės 323, O 22: Straßenbrücke.

Kowno (Kaunas)

323, O 22: Straßenbrücke aus Eisen, 4 Halbparabelbogen. Zwischen 2. und 3. Hebebrücke für die Schifffahrt. 2 Widerlager, 4 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 230 m. Gesamtbreite 12 m.

Kowno (Kaunas)

323, O 22: Eisenbahn- und Straßenbrücke aus Eisen, Halbparabelträger. 3 Pfeiler, 2 Widerlager gemauert. 2 Öffnungen von je 74 m, 2 Öffnungen von je 65 m lichte Weite. Fahrbahn liegt auf 6 eisernen T-Trägern, welche durch 300 Querträger verbunden sind. Gesamtlänge 271 m, 13 m lichte Höhe über MW. An beiden Seiten schmale Überführungen über die an den Ufern entlanglaufenden Straßen. Zu beiden Seiten langer, hoher Damm. Dient auch als Straßenbrücke, Fahrbahn teilweise mit Bohlen abgedeckt (siehe Bild 88 u. 92).

Kowno (Kaunas)

323, O 22: Straßenbrücke aus Eisen. Halbparabelbogen mit versenkter Fahrbahn. 2 Widerlager, 4 Pfeiler aus Beton, 4 Öffnungen und 1 Schiffdurchfahrtsöffnung. 250 m lang (siehe Bild 91).

Jurbarkas 6, L 21: Behelfsstraßenbrücke.

II. Führen:

Przewalka (331, O 26), Druskieniki (331, O 25), Žeimiai (331, O 25), Balbierškis (327, O 23), Vilkija (323, N 21), Seredžius (323, N 21), Veliuona (6, M 21), Plokščiai (6, M 21), nō. Gelgaudiškis (6, M 21), Skirsnemunė (6, M 21), Jurbarkas (6, L 21) (im Sommer Pontonbrücke vorhanden), Schmallengken (6, L 21).

III. Furten:

Von Druskieniki bis Kowno sind Furten selten. Von Kowno bis Schmallengken sind dagegen Furten im Sommer häufig.

Memele (Nemunelis), rechter Zufluß der Kurischen Aa.

Sie ist ein Abfluß des Oseta-Sees auf dem westlichen Abhang der Augstaitija, bildet während des größten Teiles ihres Laufes die ehemals litauisch-lettische Grenze und vereinigt sich in Bauska mit der Mūša zur Kurischen Aa (Lielupe).

Breite am Oberlauf bis zur lettischen Grenze etwa 30 m, wächst im Mittellauf bis auf 60 m und erreicht unterhalb Skaitskalne stellenweise 85 m.

Tiefe auch im Sommer im Ober- und Mittellauf bis zu 5 m; unterhalb Skaistkalne dagegen sehr seicht.

Strömung: sehr stark, stellenweise Stromschnellen.

Bett: im Oberlauf steinig, im Unterlauf sandig.

Ufer: im Oberlauf meist flach, häufig sumpfig; im Unterlauf dagegen steil, fest und steinig.

Tal: im Oberlauf meist eng und tief eingeschnitten; Boden vielfach von nassen Wiesen erfüllt. Unterhalb Radviliškis nimmt das Flußbett das ganze Tal ein. Die steilen Uferränder gehen unmittelbar in die hohen, steilen Talhänge über. An der Grenze Hänge wieder weniger steil.

Eisbedeckung: Mitte Dezember bis Anfang April.

Übergänge:

I. Brücken:

Panemunelis

316, R 18: Straßenbrücke und Eisenbahnbrücke.

s. Rumpiškenai

316, R 18: Straßenbrücke; Eisenbetongewölbe, etwa 15 m Länge.

Panemunis 315, Q 17: Kleinbahn- und Straßenbrücke (schwere Holzbrücke).

Kvetkai 315, Q 17: Straßenbrücke.

n. Radviliškis

310, P 16: Straßenbrücke; Eisenbeton.

Skaistkalne

310, P 16: Straßenbrücke; Eisenbeton.

n. Bauska

43 SW: Straßenbrücke, Eisenbetonbogenbrücke. 4 Pfeilerpaare, im Fundament aus Eisenbeton, in den Schäften aus Dolomit-Mauerwerk. Gesamtlänge etwa 100 m, Gesamtbreite 10,3 m, Fahrbahnbreite 7,5 m, 2 Fußwege zu je 1,4 m.

II. Fahren:

Skaistkalne (310, P 16); Ānes Mēmele (310, P 16); Ilzini.

III. Furten:

Kvetkai (315, Q 17), 4 km unterhalb; Kvetkai (315, Q 17), 8 km unterhalb (bei Simaniai); Szußei-Mündung (310, Q 16), 10 km oberhalb; Szußei-Mündung (310, Q 16), 4 km oberhalb; Szußei-Mündung (310, Q 16), 1 km unterhalb; Szußei-Mündung (310, Q 16), 5 km unterhalb; Radviliškis (310, Q 16), 6 km oberhalb; Radviliškis (310, Q 16), 2 km oberhalb; Radviliškis (310, Q 16), 6 km unterhalb; Murowany Poniemun (310, P 16), 4 km oberhalb; Murowany Poniemun (310, P 16), 2 km oberhalb; Muro-

60. 89

wany Poniemun (310, P 16), 2 km unterhalb; Murowany Poniemun (310, P 16), 4 km unterhalb; Brunwiszki (310, P 16), 5 km oberhalb.

Merkys, rechter Nebenfluß der Memel.

Entspringt im ehemaligen Polen, bildet von Modkamien bis Transnykai die ehemals polnisch-litauische Grenze und mündet bei Merkiné in die Memel.

Breite: Zwischen 30 und 80 m (Mündung).

Tiefe: Im Frühjahr und bei sonstigem hohem Wasserstand überall mehrere Meter.

Gefälle: etwa 1 m/km.

Bett: Meist sandig.

Ufer: Meist steil, stellenweise aus Kalksteinfelsen, mehrere Meter hoch.

Tal: Teils sandig, teils sumpfig. 200—600 m breit. Im Sommer meist trockenes Wiesengelände.

Talhänge: Im Ober- und Mittellauf 8—10 m hoch, zur Mündung hin höher und steiler werdend. Bei Merkiné 35—40 m hoch, sehr schroff, meist felsig.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Überschwemmungen: Hochwasser im Frühjahr dauert meist 6 Wochen an.

Übergänge:

I. Brücken:

Varena 328, P 24: Eisenbahnbrücke, zerstört.

Varena (Orany) 332, P 25: Straßenbrücke aus Holz, 2 gemauerte Widerlager, 4 Holzjoche.

Perlaja 332, P 25: Straßenbrücke aus Holz, 51 m lang, 5 m breit.

s.ö. Merkiné 331, O 25: Straßenbrücke aus Holz, 90 m lang, 10 m hoch.

II. Fahren:

Puchacze (331, O 25), Merkiné (an der Mündung) (331, O 25).

III. Im allgemeinen nicht durchfurtbar.

Minja (Minge), rechter Nebenfluß der Atmath (Mündungsarm der Memel).

Entspringt am Südrand der Höhen um Telšiai, östlich Žareniai, fließt bis Asteikiai in WNW-Richtung, biegt dann nach Süden ab und übertritt die litauisch-deutsche Grenze südlich Gargždai; sie mündet auf deutschem Gebiet in den Atmath-Strom, kurz vor dessen Einfluß ins Kurische Haff.

Breite: Von der Quelle bis zur deutsch-litauischen Grenze verbreitert sich der Fluß von 10 auf 60 m.

Tiefe: beträgt bei Niedrigwasser 1—2 m.

Gefälle: 1 m/km.

Bett: Im Oberlauf außer einigen sumpfigen Stellen meist steinig und kiesig. Im litauischen Grenzgebiet sandig.

Ufer: Im Oberlauf sumpfig. Von Liepgirai an steigt das Ufer an, ist trocken und fest. Bis zur Grenze erreicht es 4—5 m Höhe.

Tal: Vom Oberlauf bis zur Grenze verbreitert es sich ständig (von 100—800 m). Anfangs ist es sumpfig, später meist trocken (Wiesen).

Talhänge bis zur Salantas-Mündung meist von geringer Höhe. Von Jakutiske ab steilerer Anstieg, bei Kartena schroffe Kalkfelsen, 40—50 m hoch. Zur Grenze zu nehmen die Höhen ab, 15—20 m hohe sanfte Sandhügel.

Eisbedeckung: Mitte—Ende Dezember bis Mitte—Ende März.

Überschwemmungen: Bei Hochwasser ist regelmäßig das ganze Tal überschwemmt.

Brücken:

n. Žareniai 1a, K 18: Straßenbrücke.

Jakutiske 1a, K 18: Straßenbrücke.

n. Stalgenai 1a, K 18: Straßenbrücke.

Mardosai 1a, I 18: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Gesamtlänge 36 m.

Liepgirai 1a, I 18: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Gesamtlänge 40,4 m (1938 erbaut).

Kartena 1a, I 18: Straßenbrücke.

Raguviskiai 1a, I 18: Straßenbrücke.

Gargždai 1, I 19: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Tragfähigkeit 24 t (1938 fertiggestellt).

Grenze

Memelgebiet—

Altlitauen 1, I 19: Straßenbrücke.

Minge, siehe Minja.

Mituva (Mitwa), rechter Nebenfluß der Memel.

Entspringt westlich Ariogala, fließt bis wenige Kilometer vor der Mündung nach Westen, biegt dann scharf nach SSO um und mündet in Jurbarkas in die Memel.

Breite: Im Ober- und Mittellauf 10—20 m, im Unterlauf 30 m.

Tiefe: Im Sommer vor allem bis zum Unterlauf seicht. Bei Hochwasser oft sehr tiefe Stellen, sonst vielfach ausgetrocknet.

Ufer: Im Oberlauf sumpfig, bis zur Mündung dann steil und fest.

Tal: Meist sandig; schluchtartig eingegraben. Der obere Teil der Hänge meist bewaldet.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Übergänge:

I. Brücken:

- | | | |
|--------------|----------|--|
| Stakiai | 6, M 21: | Straßenbrücke. |
| Bardžius | 6, M 21: | Straßenbrücke. |
| s. Pažeraiai | 6, M 21: | Straßenbrücke aus Holz, 33 m lang. |
| Butriniai | 6, L 21: | Straßenbrücke aus Eisenbeton, 1936 gebaut. |
| Zindaičiai | 6, L 21: | Straßenbrücke aus Eisenbeton, 40,8 m lang. |
| Vertimai | 6, L 21: | Straßenbrücke aus Holz, Pfahljoche, 40 m lang. |
| w. Jurbarkas | 6, L 21: | Straßenbrücke aus Eisenbeton, 1 Öffnung, Gesamtlänge 49 m. |

II. Furten:

Mantviliai (6, L 21). Im Sommer am Unterlauf an vielen Stellen Furten.

Mitwa, siehe Mituva.

Mühlgraben (Milgravis), rechter Zufluß der Düna.

Ist der Abfluß des Stintsees, der mit Weißem- und Jägelsee eine zusammenhängende Gruppe bildet. Der Mühlgraben ist 8,5 km lang und mündet 5 km unterhalb Riga in die Düna.

Breite: 130—150 m.

Tiefe: 4,5—6 m.

Ufer: rechts dünenartig überhöhend, links bebaut (Lagerschuppen).

Eisbedeckung: Mitte Dezember bis Anfang April.

Übergänge:

I. Brücken:

- | | | |
|----------|--------|--|
| Dzirenpe | 33 SW: | 1,75 km nördlich der Station: Eisenbahnbrücke; große Eisengitterbrücke; 2 Widerlager, 3 Pfeiler (gemauert). Die Strompfeiler ruhen auf 300 Pfählen von 10 m Länge und 30 cm Durchmesser, die in den Sandboden eingetrieben wurden. Das mittlere Stück der Brücke ist ausführbar, die Drehung erfolgt hydraulisch (siehe Bild 62 und 63). |
|----------|--------|--|

Mūša (Muscha), linker Nebenfluß der Kurischen Aa.

Entspringt im Terele-Bruch östlich Šakyna (Schakinow), fließt zunächst 70 km in östlicher Richtung, um dann nach NNW abzubiegen und vereinigt sich mit der Memele bei Bauska zur Kurischen Aa.

Breite: oberhalb der Schiladis-Mündung 10 m; unterhalb der Lawena-Mündung 40—60 m, stellenweise 130 m.

Tiefe: zwischen Mashany und Salaty auch im Sommer selten unter 3 m; unterhalb Salaty oft nur 1 m.

Strömung: gering.

Bett: im Oberlauf steinig, im Unterlauf sandig.

Ufer: bis Dowgiwena-Mündung niedrig und vielfach sumpfig; dann fest und stellenweise bis 6 m hoch.

Tal: Bis Sydowge 50—60 m hoher, steiler, nördlicher Talrand; unterhalb der Dowgiwena-Mündung allmählich tiefer werdender 200—400 m breiter Taleinschnitt.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Anfang April.

Überschwemmungen: Bei Hochwasser oberhalb Sydowge auf rechtem Ufer große Überschwemmungen.

Übergänge:

I. Brücken:

w. Buvainiai

314, N 17: Straßenbrücke.

sw. Lydekiai

314, N 17: Straßenbrücke aus Holz. 12 Pfahljoche etwa 50 m lang.

Mekiai

314, N 17: 1,5 km nördlich: Eisenbahnbrücke; Eisen; Parallelgitterträger, 38 m Länge, 2 Widerlager, 1 Öffnung, lichte Höhe über NW 4 m, eingleisig.

Mekiai

314, N 17: 2 km nordöstlich: Straßenbrücke (Holz), Länge 50 m, lichte Höhe 8 m.

Kazokai

314, N 17: 1,5 km südlich: Straßenbrücke, Eisenbeton, Länge 40 m; 1933 erbaut.

Norvaisiai

314, N 17: 4 km nördlich: Wagenbrücke.

Kalevai

314, N 17: 2,5 km südöstlich: Straßenbrücke; Pfahljochholzbrücke, Länge 75 m.

Rimšoniai

314, O 17: Kleinbahnbrücke.

Rimšoniai

314, O 17: Straßenbrücke.

Gailioniai

314, O 17: 3 km nordwestlich: Straßenbrücke.

Pamusiai

314, O 17: Straßenbrücke.

Pasvalys

314, O 17: 3,5 km nördlich: Straßenbrücke.

62 68

Saločiai (P 17): Straßenbrücke; Eisen, Parallelfachwerkträger; Länge 104 m, 2 Pfeiler (Beton); 3 Öffnungen; Gesamtbreite 6 m; Bohlenbelag; 1932 erbaut.

II. Fährten:

Buiviškiai (315, P 17); Saločiai (315, P 17); Ceraukste (309, O 16).

III. Furten:

Gedwaine (314, N 17), 2 km unterhalb der Kulpemündung;
Svobiškis (314, O 17).

Ustukiai (315, P 17), 4 km nordöstlich Pasvalys, nur bei Niedrigwasser möglich.

Saločiai (315, P 17).

Bauska (309, O 16) (nur bei Niedrigwasser möglich).

Muscha s. Mūša.

Narowa s. Narva.

Narva (Narowa).

Sie ist der einzige Abfluß des Peipus-Sees (Peipsi), fließt in nördlicher Richtung durch weite, flache Wald- und Sumpfgebiete und mündet nach einem 60 km langen Lauf in die Narva-Bucht.

Breite: im Oberlauf bis Narva 100 bis 150 m. Im Unterlauf 150 m, stellenweise bis 500 m.

Tiefe: wechselt zwischen 1,5 und 3,6 m und erreicht unterhalb Narva sogar 20 m.

Strömung: stark.

Flußbett: große Steine und Sandbänke keine Seltenheit; Mündung stark versandet.

Ufer: meist flach und infolge Versumpfung unpassierbar.

Steilhänge nur bei Narva, in der Nähe der Mündung.

Eisbedeckung von Ende November bis Mitte April, im April 2 bis 3 Wochen Eisgang.

Überschwemmungen besonders im Frühjahr oberhalb von Narva.

Die Narva ist bis zum Wasserfall (5,5 m) bei Narva schiffbar; im Oberlauf können nur sehr flache Schiffe verkehren.

Übergänge:

I. Brücken:

Insel Kreenholm

15 SO : Straßen- und Eisenbahnbrücke vom linken Ufer, Länge etwa 80 m. Zum rechten Ufer führt keine Brücke.

- | | | |
|-------|--------|---|
| Narva | 15 SO: | Eisenbahnbrücke; freitragende Eisenkonstruktion, obergürtig; ohne Pfeiler im Flußbett. Brückendiele mit Eisenbohlen belegt. Länge 180 m, Breite 12 m, eingleisig (siehe Bild 26). |
| Narva | 15 SO: | Straßenbrücke, einzige wirklich leistungsfähige Brücke. Trägerkonstruktion aus Eisen; Brückenbelag Eichenbohlen; 3 Fahrbahnen, 2 Gehsteige; 4 granitene Strompfeiler. Länge 190 m, Breite 15 m, Höhe 10 m. Die Straße fällt von beiden Seiten her zur Brücke stark ab (7—10 ‰) (siehe Bild 24). |

II. F ä h r e n :

Aus der Karte (1 : 100 000) wurden folgende Fährten entnommen: unterhalb Karjati (15 SO); Dolgaja—Niiva (15 SO).

Navesti (Nawast), linker Nebenfluß der Pernau.

Entspringt im Sumpfgebiet südöstlich Weißenstein (Paide) und mündet 15 km oberhalb Tori in die Pernau.

Breite in der Nähe der Mündung 75 m.

Ufer: meist flach.

Tal: bis 4 km nördlich Station Olustvere flach, teilweise sumpfig, dann 7 km beiderseitig Höhenzüge und anschließend bis zur Mündung flach, Moorland.

Eisbedeckung: Anfang Dezember bis in die ersten Apriltage.

Überschwemmungen großer Gebiete im Frühjahr.
Die Navesti ist flößbar und zu durchfurten.

Übergänge:

I. Brücken:

- | | | |
|---------------------------------|--------|--|
| Eistvere | 24 NW: | Holzbrücke. |
| Loopre | 24 NW: | Holzbrücke. |
| Olustvere
(nördlich Station) | 24 NW: | Eisenbahnbrücke, Eisenbrücke. 3 Pfeiler
(siehe Bild 28) |
| Tamme | 23 NO: | Holzbrücke. |

II. Furten:

Tamme (23 NO), 1 km unterhalb.

Nawast s. Navesti.

Nemunas siehe Memel.

Nemunelis siehe Memele.

Neris (Wilia), größter rechter Nebenfluß der Memel.

Entspringt in Weißrußland, fließt in vielen Windungen durch das Wilna-Gebiet und mündet bei Kowno in die Memel.

Breite: Im Oberlauf schmal, bis Wileyka 30 bis 35 m, Smorgonte- bis Zejmiana-Mündung 30 bis 60 m, bis zur Swienta 80 bis 100 m, dann meist über 200 m.

Tiefe: Bis Wilna 0,6 bis 0,8 m, unterhalb 0,8 bis 2 und 3 m. Bei Hochwasser steigt der Wasserspiegel um 2 bis 3 m.

Bett: Zahlreiche Sandbänke und Stromschnellen. Grund teils kiesig, teils sandig.

Ufer: Im Oberlauf steil, hoch, manchmal felsig. Im Unterlauf weniger hoch und steil.

Tal: Im Oberlauf, abgesehen von gelegentlichen kesselartigen Erweiterungen (z. B. in Paneriai), eng und tief eingeschnitten, Boden meist sandig. Unterhalb der Šventoje-Mündung erweitert sich das Tal auf 1 bis 2 km, der Boden ist ebenfalls sandig.

Talhänge: Im Oberlauf etwa 70 bis 80 m hoch und sehr steil geböscht. Talrand meist bewaldet. Die Talwände sind im allgemeinen fester Sandstein. Bis Jatschang überhöht der rechte Talrand. Unterhalb Čioliškis werden die Talhänge niedriger, der rechte überhöht. Beide Hänge sanft geböscht und allmählich vom Ufer zurücktretend, Höhe bis zu 40 m. Unterhalb der Šventoje-Mündung allmählich wieder ansteigend und schroffer werdend. Im Unterlauf sehr steil abfallend, wild zerklüftete Lehmwände von 60 bis 70 m Höhe. Auf der rechten Seite 1 km zurücktretend.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Im Unterlauf schiffbar.

Übergänge:

I. Brücken:

n. **Santoka** 325, R 22: Eisenbahnbrücke aus Eisen. 64,5 m lang (Minenkammern vorhanden).

s. **Niemenczyn**
325, R 22: Straßenbrücke. Eisenkonstruktion, Gesamtlänge 110 m, Gesamtbreite 5,3 m, 3 Pfeiler aus Beton, befahrbar für schwere Artillerie.

Wilna 328, Q 23: Straßenbrücke (1937). Untergurtig. Eisen-träger mit Holzauflage, 2 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 200 m, Gesamtbreite 8 m.
(vom Stadtteil Derewnietwo bis Antokol)

Wilna 328, Q 23: Straßenbrücke (Name: Most Zielony). Eisen. Obergurtig. Fahrbahn holzgedielt. 200 m Länge, 5 bis 6 m breit.
(nach Stadtteil Rybaki)

Wilna (nach Stadtteil Zwierzyniec)	328, Q 23:	Straßenbrücke (Name: Most Zwierzyniecki) aus Eisen. Untergurtig. Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster. 3 Öffnungen, Gesamtlänge 200 m, Gesamtbreite 8 m.
Wilna (am Nordwest- rand)	328, Q 23:	Eisenbahnbrücke (Militärschmalspurbahn). Holz; Gesamtlänge 250 m.
ö. Jonava	323, O 21:	Straßenbrücke aus Eisen. Parallelgitterträger mit obenliegender Fahrbahn; 2 Öffnungen, Gesamtlänge etwa 150 m, lichte Höhe 10 m ü. MW., 6 m breit.
ö. Jonava	323, O 21:	Eisenbahnbrücke aus Eisen. Fischbauchträger, 2 Öffnungen von je 72,4 m. 2 Widerlager und 1 Pfeiler aus Quadersteinen. Gesamtlänge 150 m.
ö. Jonava	323, O 21:	Behelfsbrücke. Holzjochbrücke (nur im Sommer im Betrieb).
Türzenai	323, O 22:	Behelfsbrücke.
Kowno	323, O 22:	Straßenbrücke aus Eisen. 4 Halbparabelbogenträger, 1 Schiffsöffnung, 2 Widerlager, 4 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 267,25 m, Breite 12,7 m (1927/29 erbaut).

II. F ä h r e n :

Paneriai (324, Q 22), Grabialy (324, Q 22), Mitkiszki (324, P 22), Čiobiškis (324, P 22), Zubiszki (324, P 22), Gegužine (323, O 21), Šventoje-Mündung (323, O 21).

III. F u r t e n :

NNO Wilna (324, Q 22), Karmėlava (323, O 22).

Nevežis, rechter Nebenfluß der Memel.

Entspringt in dem sumpfigen Waldgebiet südlich Troškunai und mündet südlich Solomianka westlich Kowno in die Memel.

Breite: Bis Panevėžys etwa bis 30 m, von Panevėžys bis Kedainiai 30 bis 50 m, von Kedainiai bis zur Mündung 40 bis 70 m.

Tiefe: Im Oberlauf meist 2 m, ab Panevėžys 2 bis 4 m.

Bett: Im Oberlauf schlammig, dann meist sandig.

Ufer: Bis Miežiskiai sumpfig, von Miežiskiai bis Kedainiai steil (bis 10 m Höhe). Weiterhin bis zur Mündung flach und meist sandig.

Tal: Im Oberlauf breit; sumpfige Wiesenniederungen. Zwischen Panevėžys und Kedainiai stellenweise auf 300 m verengt, später wieder 800 bis 1000 m, trockene Wiesenflächen, nur gelegentlich sumpfige Stellen. Unterhalb Kedainiai 2 km breit, trockener Ackerboden, an der Mündung sehr enges und sandiges Tal.

Tal hänge treten im Gelände erst unterhalb Kedainiai hervor; von da ab nimmt auch Steilheit und Höhe der Hänge bis zur Mündung zu.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Überschwemmungen: Jährlich wird das breite Tal im Oberlauf überschwemmt.

Übergänge:

I. Brücken:

- Lawaniszki 320, P 19: Straßenbrücke.
- Raguva 320, P 19: Straßenbrücke.
- Gitaliai 320, P 19: Straßenbrücke aus Holz, gemauerte Widerlager.
- Miežiskiai 320, P 19: Straßenbrücke aus Eisenbeton.
- Velžis 320, P 19: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 4 Pfeiler.
- Pajuostis 320, P 19: Straßenbrücke aus Stein; Gesamtlänge etwa 65 m. Tragfähigkeit etwa 18 t.
- Panevėžys 320, P 19: Straßenbrücke; Eisenbetongewölbe.
- Panevėžys 320, P 19: Straßenbrücke aus Holz; Pfeiler und Widerlager gemauert. Gesamtlänge etwa 70 m.
- Panevėžys 320, P 19: Straßenbrücke aus Stein; Gesamtlänge etwa 65 m. Tragfähigkeit etwa 18 t.
- Navarsoniai 319, O 19: Straßenbrücke aus Eisenbeton. 3 Öffnungen, 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton (1938 erbaut) (siehe Bild 99).
- Naujamiestis 319, O 19: Straßenbrücke.
- Vadaktai 319, O 19: Straßenbrücke.
- Slabadka 319, O 19: Straßenbrücke.
- Krekenava 319, O 19: Straßenbrücke.
- Surviliškis 319, O 20: Straßenbrücke aus Eisenbeton.
- Šventibrastis 319, O 20: Straßenbrücke aus Eisenbeton (1931 gebaut).
- Kedainiai 319, O 20: Straßenbrücke aus Eisenbeton (Ende 1938 fertiggestellt).
- Kedainiai 319, O 20: Eisenbahnbrücke aus Eisen. Parallelfachwerkträger, 1 Öffnung. Widerlager gemauert. Gesamtlänge 46 m.
- Kedainiai 319, O 20: Straßenbrücke. Alte, stabile Holzbrücke mit 5 hölzernen Pfeilern und 2 gemauerten Widerlagern. Gesamtlänge etwa 50 m, Fahrbahnbreite 8 m.

n. B a b t a i 323, N 21: Straßenbrücke. Eisenbetonbogen. 3 Öffnungen von je 50 m. 2 Widerlager und 2 Pfeiler aus Eisenbeton. Gesamtbreite 7 m, lichte Höhe 10 m (siehe Bild 104).

R a v d o n d v a r i s

323, N 22: Straßenbrücke aus Eisen, Halbparabelträger. Gesamtlänge etwa 110 m. Breite 6 m.

II. F ä h r e n :

Labunava (323, O 21), Babciniai (323, N 21).

Pernau (Pärnu)

Ist ein Zusammenfluß von mehreren, in den großen Sumpfgebieten um Weissenstein entspringenden Bächen und mündet in die Pernaubucht.

B r e i t e : am Unterlauf 150 m.

U f e r : meist flach und sandig; bei Suurjoe steil und 3—4 m hoch; flussabwärts, besonders auf der linken Seite erreichen sie eine Höhe bis zu 12 m.

T a l : im Oberlauf sumpfig; unterhalb Turgel (Türi) bergig, dann wieder Flachland.

E i s b e d e c k u n g : von Anfang Dezember bis Mitte April.

Ü b e r s c h w e m m u n g von größeren Gebieten im Frühjahr und Herbst.

Ab Sindi ist die Pernau s c h i f f b a r und keineswegs mehr wie oberhalb Sindi zu durchfurten. Seeschiffe können bis etwa 2 km oberhalb der Mündung fahren.

Durch die umliegenden weiten Sumpfgebiete ist die Pernau im Sommer und in den Übergangszeiten ein militärisches Hindernis, während sie nach Einsetzen des Frostes leicht zu überschreiten ist.

Übergänge:

I. B r ü c k e n :

T ü r i	23 NO: Eisenbahnbrücke (eingleisig).
S ä r e v e r e	23 NO: Straßenbrücke aus Stein.
R a e	23 NO: Straßenbrücke aus Holz.
S u u r j o e	23 NO: Straßenbrücke aus Holz.
V i h t r a	23 NO: Straßenbrücke aus Holz.
T o r i	23 SO: Neue Straßenbrücke aus Beton; 2 Widerlager, Strompfeiler aus starkem Granitmauerwerk (siehe Bild 29).
S i n d i	23 SW: Eisenbahnbrücke aus Eisen (eingleisig).
P e r n a u	23 SW: Straßenbrücke; 250 m lang; 4 Tragbogen aus Beton, in der Mitte Durchlaß für Seeschiffe; 2 Widerlager, 4 Pfeiler, beides aus Mauerwerk.

II. Seilfähren:

Pernau (23 SW), Mündung des Sauga-Baches zum Talve-Hafen.

Pernau (23 SW) im Straßenzug: Mäna — und Vingi.

Pernau (23 SW) im Straßenzug: Liiv und Niidu.

Piusa

Entspringt auf den ostlivländischen Höhen und mündet nach einem Lauf von 50 km durch meist bergiges Gelände bei Budovistsi in den Pleskauer See.

Gefälle: im Oberlauf sehr groß, stellenweise 10 ‰, im Unterlauf, in der Nähe der Mündung 0,5 ‰.

Ufer: vielfach versumpft.

Tal: meist bergig, eng und steil abfallend.

Eisbedeckung: Anfang Dezember bis Mitte April.

Übergänge:

I. Brücken:

Vastseliina 35 NW: Steinbrücke.

Petseri 35 NW: Eisenbahnbrücke.

Salaca, siehe Salis.

Salis (Salaca).

Entspringt dem Burtnek-See und mündet bei Salismünde (Salacgriva) in den Rigaer Meerbusen. Ungefähre Länge 94 km.

Breite: Am Burtnek-See verhältnismäßig groß, ungefähr 100—150 m; einige Kilometer unterhalb wieder unter 100 m und an der Mündung ungefähr 200 m.

Gefälle: Im Durchschnitt 0,43 m/km.

Bett: Abwechselnd seicht, steinig, sandig und sehr furtenreich.

Ufer: An mehreren Stellen in den Devonsandstein eingeschnitten. Unterhalb von Mazsalaca oft Sandsteinfelsen.

Eisbedeckung: Anfang Dezember bis Mitte April.

Der Fluß weist viele Untiefen auf. Eine Schifffahrt ist daher nicht möglich. Bei Hochwasser im Frühjahr Balken- und Holzflöße möglich.

Übergänge:

I. Brücken:

Salisburg 33 NO: Straßenbrücke aus Holz. Starke Brücke, Flächenlast etwa 400 km/m² (siehe Bild 52).

Salisburg 33 NO: Wegebrücke. Hölzerner Brückensteg; für Fahrzeuge nicht benutzbar.

Salisburg (Mazsalace) 1,2 km südsw. d. Stat.	33 NO:	Eisenbahnbrücke. Eisenbetonbogenbrücke mit obenliegender Gleisanlage. Gesamtlänge 82 m, lichte Höhe über den Fußpunkten des Bogens 9,9 m. Lichte Höhe über MW. 14,3 m, lichte Weite 45 m (1937 fertiggestellt).
Staicele	33 NO:	Straßenbrücke aus Holz (System Howe). Flächenlast nicht unter 400 kg/m ² .
Koddiak (Rozeni)	33 NO:	Straßenbrücke aus Holz. 20 m lang, 6 m breit*).
St. Lagaste (westl.)	33 NW:	Eisenbahnbrücke (Schmalspurbahn), lichte Weite 41,6 m.
Alt-Salis (Vecsalace)	33 NW:	Straßenbrücke aus Holz. Kraftwagenkolonnen mit 9 t-Fahrzeugen können auf der Brücke verkehren. Flächenlast etwa 450 kg/m ² .

II. F ä h r e n :

w. Celmini (33 NO), ö. Upiši (33 NO), nö. Dz. Norini (33 NW), Bērzucu (33 NW).

III. F u r t e n :

Preli und Linnoch.

Strawa, siehe Strevi.

Streva (Strawa), rechter Nebenfluß der Memel.

Abfluß des Spindžiu-Sees, durchfließt während ihres anfänglichen Laufs nach Norden mehrere Seen, biegt bei Kudonys nach Westen um und mündet bei Pastrevis in die Memel.

Breite: Nimmt von 8 m auf 25 m an der Mündung zu.

Tiefe: Durchschnittlich 2 m.

Bett: Im Oberlauf moorig, im Mittellauf meist sumpfig, im Unterlauf meist sandig, stellenweise sumpfig.

Ufer: Meist flach und sumpfig.

Tal: Im Oberlauf 1 km breit, sumpfig, meist bewaldet. Ab Žiezmariai wird es trocken und schmal.

Talhänge: Im Oberlauf 30—60 m hoch und steil, teils lehmig, teils sandig. Dann wird die Böschung flacher, zum Unterlauf hin folgen sandige Hügel. Nach der Mündung zu werden die Hänge höher (bis zu 80 m) und fallen steil ab.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Br ü c k e n :

Strawka 328, P 23: Straßenbrücke.

Bagdononys Straßenbrücke.

328, P 23:

Semeliškes 328, P 23: Straßenbrücke.
bei Kietaviškes

328, P 23: Straßenbrücke.

Žiežmariai 324, P 22: Straßenbrücke.
w. Žiežmariai

324, P 22: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 40 m lang.

Leliusiai 323, O 22: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 72 m lang.

Pastrevis 323, O 22: Straßenbrücke.

Šušve. Rechter Nebenfluß der Nevežys.

Entspringt im Sumpfgebiet westlich Šiaulenai, fließt im allgemeinen nach SSO und mündet westlich Pakapiai in die Nevežys.

Breite: Im Oberlauf von 15—30 m, bei Bartkuniškis eine Verengung auf 12 m, allmähliche Verbreiterung bis zur Mündung auf über 40 m.

Tiefe: 1—4 m.

Gefälle: Auf 120 km Länge 120 m Gefälle.

Ufer: Im Oberlauf sumpfig, bis zur Mündung meist trocken, hoch, fest und steil.

Tal: Steil eingeschnitten, abgesehen von einigen kesselartigen Erweiterungen, 100—200 m breit.

Talhänge: Das linke Ufer meist mehrere Meter höher. Im allgemeinen 20—40 m hoch.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Ende März.

Übergänge:

I. Brücken:

Minaiciai 319, N 19: Straßenbrücke, 25 m lang.

Pašušvys 319, N 19: Straßenbrücke, 17 m lang.

Grinkiškis 319, N 19: Straßenbrücke.

Bartkuniškis

319, N 20: Straßenbrücke, 40 m lang.

Gut Pašušvis

319, N 20: Straßenbrücke.

Pilsupiai 319, N 20: Straßenbrücke.

Josvainiai 319, N 20: Straßenbrücke.

Josvainiai 323, O 21: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 49 m lang.

s. Paliepieiai 323, O 21: Straßenbrücke.

II. Furten:

Wenige Furten im Mittellauf.

Šventoji (Szwienta, Swjataja), rechter Nebenfluß der Neris.

Abfluß mehrerer steilufriger Seen südlich und südwestlich von Zarasai (bedeutendste Seen sind: Lauožio-See 10 km², Dysiui-See

und Švintės-See 4 km²). Die Hauptfließrichtung ist Südost, bei Sontokis mündet sie in die Neris (Wilja). Ihre Länge beträgt 190 km.

Breite: Oberlauf 10 m, schnell auf 90 m wachsend.

Tiefe: Anfangs unbedeutend, nach dem Ausfluß aus dem Sartu-Rasu-See 3—4 m, im Mittellauf wechselnd zwischen 1,5 und 2,5 m, an der Mündung seicht.

Gefälle: 160 m.

Bett: Im Oberlauf meist moorig und schlammig, im Unterlauf sandig.

Ufer: Nur im oberen Teil des Oberlaufes steil und hoch, unmittelbar in den Talhang übergehend, sonst meist flach und sumpfig, später sandig.

Tal: Im oberen Teil des Oberlaufes sehr eng, dann sich verbreiternd auf 1 km, in das Lehmplateau tief einschneidend. Im Mittellauf versandete Wiesen. Von Vidiškiai auf der linken Seite bis zur Žuvinia-Mündung kesselartige Erweiterung. 5—6 km breit mit sandigen Kiefernbeständen. Bis zur Mündung 300—500 m breit und sehr sandig.

Talhänge: Im Oberlauf unmittelbar vom Ufer aus ansteigende 10—15 m hohe rote Sandsteinfelsen. Dauernder Wechsel von flachgeböschten Hängen und steil ansteigenden Höhen. An der Mündung 50 m hohe, steilgeböschte Kalkstein- oder Gipsfelsen.

Eisbedeckung: Ende Dezember bis Anfang April.

Übergänge:

I. Brücken:

Szükszty 321, S 19: Straßenbrücke aus Eisen. Fischbauchträger. 1 Öffnung, Fahrbahn auf 6 Längsträgern ruhend. Bohlenbelag. Gesamtlänge 50 m.

Antalieptė 321, S 19: Straßenbrücke.

Dusetos 321, S 19: Straßenbrücke.
am Einfluß i. d.
Sartu-See

Ausfluß aus dem
Sartu-Rasu-
See 321, R 19: Straßenbrücke.

Užpaliai 321, R 19: Straßenbrücke. Schwere Eisenbetonbalken. 2 Widerlager. 3 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 60 m (siehe Bild 100).

östl. Butenai 321, R 19: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Länge 60 m.

Tylytnia 320, Q 19: Straßenbrücke.

Jara-Mündung
320, Q 19: Straßenbrücke.

A n y k š č i a i 320, Q 19: Straßenbrücke aus Eisen. Halbparabelträger. 1 Öffnung. Gesamtlänge 98,35 m, Breite 8 m, lichte Höhe 8 m.

A n y k š č i a i 320, Q 19: Kleinbahnbrücke aus Eisen, Parallelfachwerkträger mit obenliegender Fahrbahn. 1 Öffnung zu 85 m lichte Weite, Breite 7,2 m, lichte Höhe 8 m.

K a v a r s k a s 320, Q 20: Straßenbrücke.
s. K n i t i š k i a i

320, Q 20: Straßenbrücke aus Beton, 2 Widerlager, 5 Pfeiler, Gesamtlänge etwa 50 m.

V i d i š k i a i 320, Q 20: Straßenbrücke.

Š i e s a r t i s -
M ü n d u n g 320, Q 20: Straßenbrücke.

U k m e r g e 324, P 21: Straßenbrücke aus Eisenbeton. Rahmensystem mit eingehängten Balken. 2 Widerlager. 4 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 126,8 m. Gesamtbreite 9,3 m. Fahrbahnbreite 8 m. Lichte Höhe über MW. 10 m (siehe Bild 101).

V e p r i a i 324, P 21: Straßenbrücke aus Eisenbeton, 76 m lang.

Š i r v i n t a - M ü n -
d u n g 324, P 21: Straßenbrücke.

II. F ä h r e n :

Bei Gut Sontoki 324, P 21.

III. F u r t e n :

Bei Bojaryszki 324, P 21.

Swjataja, siehe Šventoji.

Szwienta, siehe Šventoji.

Venta, siehe Windau.

Võhandu.

Ist ein Abfluß des Vagula- und Tamula-Sees bei Werro (Võru) und mündet 3 km unterhalb Webs (Võõpsu) in den Pleskauer See. Sie durchfließt zunächst links bergiges Gelände und rechts bewaldetes Flachland bis oberhalb Vastse-Koiola; von dort bis zur Mündung Flachland und Sümpfe.

E i s b e d e c k u n g : Anfang Dezember bis Mitte April.

Übergänge:

I. B r ü c k e n :

bei W e r r o 34 NO: Holzbrücke.

Wilia, siehe Neris.

Windau (Venta).

Die Windau ist ein Abfluß des kleinen Vene-Sees, im Herzen von Hochzemaiten gelegen. Nach anfänglicher Ostrichtung wendet sie sich nach NNW, durchfließt in vielen Windungen das ehemalige Litauen und Lettland und mündet bei Windau (Ventpils) in die Ostsee. Ihre Länge beträgt 341,6 km.

Breite: Bis Ushwenty (Uzventis) unbedeutend; oberhalb Kurshany (Kuršēnai) mittlere Breite 18 bis 24 m, bei Suntekli 75 m, bei Wekschni (Viekšņiai) 85 m, unterhalb Grieze 120 m, bei Goldingen (Kuldīga) 85 m, oberhalb Windau 200 m. Die Mündung des Flusses selbst ist schmal; beim Ausbau des Windauer Hafens wurde sie auf 149 m erweitert.

Tiefe: Bis Uzventis 1 m, bis Kuršēnai auch im Sommer mindestens 2 m, bis Papile bei Trockenheit noch vielfach durchfahrbar, bis Goldingen im allgemeinen 2 m, unterhalb Pilten 6 bis 7 m.

Strömungsgeschwindigkeit: Im allgemeinen 1 bis 1,3 m/sec.

Gefälle: Von der Quelle bis Šaukenai mittleres Gefälle 1,3 m/km; beim Durchfließen durch die kurischen Höhen 0,5 m/km; von der litauisch-lettischen Grenze bis zur Mündung der Eda 0,3 m/km; von der Eda-Mündung bis zur Abau-Mündung eine geringe Erhöhung: 0,46 m/km. Von Zlekas bis zur Mündung bei Windau 0,015 m/km.

Bett: Mehrmaliger Wechsel, heute erkenntlich an Nebenarmen, kleinen, stehenden Gewässern und vielfacher Versumpfung.

Untergrund: Oberhalb Kuršēnai vielfach lehmig und morastig, später sandig. Zwischen Lyazkow und Schrunden Flußbett voller Steine und tiefer Löcher, hierauf sandig. Von Goldingen ab ist der Grund felsig. Bei Goldingen selbst fällt die Windau vom Dolomitgrund auf den Sandsteingrund. Hier liegt der bedeutende Wasserfall Rumba, dessen Höhe 2 bis 2,5 m beträgt.

Ufer: Bis Schawkjany flach und meist sumpfig. Oberhalb Papile trocken und steil. Bis Grieze wieder wechselnd flach und hoch. Bis Niegranden vielfach sumpfig, ab und zu werden die Ufer hier von hohen Sandaufschüttungen („Uferlippen“) begleitet. Die Steilheit der bewaldeten Ufer bis Schrunden ist durch die Dolomitfelsen charakterisiert. Bis Goldingen werden die Ufer dann wieder flacher und sandig. Bis zur Mündung fließt der Fluß durch die sandige Küstenebene. Die niederen Ufer werden nur stellenweise von den Uferabstürzen bei den Torfschichten unterbrochen. Eine Besonderheit ist unterhalb Kuldīga festzustellen: um den Wasserspiegel zu heben, sind von den Ufern aus schräg ins Flußbett Steindämme („Punas“) aufgeschüttet worden, die das Flußbett verschmälern, den Wasserspiegel heben und die Strömungsgeschwindigkeit vergrößern.

Tal: Bis Kuršēnai sumpfig, dann durchschnittlich 500 m breit mit vereinzelt sumpfigen Stellen. Bis Grieze erreicht das Tal 60 m Tiefe, hierbei ist der rechte Talrand meist höher als der linke.

Zwischen Grieze und Schründen vielfach schluchtartiger Charakter; weiter unterhalb finden sich weniger steile Hänge.

Eisbedeckung: Eine tragfähige Eisdecke besteht im Oberlauf von Ende Dezember bis Ende März, bei Goldingen von Januar bis Februar, im Unterlauf ist sie selten vorhanden.

Überschwemmungen dauern im Frühjahr im allgemeinen 2 Wochen an; sie sind im Gebiet oberhalb Kuršenai und zwischen Grieze und Schründen beträchtlich.

Der Fluß ist etwa 85 km weit schiffbar. Bis unterhalb Viekšniai ist er flößbar.

Übergänge (alte Angaben sind gekennzeichnet durch *), neuere Unterlagen sind hierfür nicht vorhanden):

I. Brücken:

- Uzventis 313, L 18: Straßenbrücke, 24 m lang, 5 m breit, Holzbrücke mit 1 Mittelpfeiler*).
- s. Beloliesiai 313, L 18: Straßenbrücke (Fluß 30 m breit)*).
- Šaukenai 313, M 18: Straßenbrücke, Betongewölbe; Gesamtlänge etwa 30 m, 1 Pfeiler, 2 Öffnungen, lichte Höhe über MW. 3 m.
- Kiziny 313, M 18: Straßenbrücke.
- n. ö. Micaičiai 313, M 18: Eisenbahnbrücke (Fluß 25 m breit)*).
- Kuršenai 313, M 17: Straßenbrücke, Holzbrücke, 65 m lang, 6 m breit, 6 Pfeiler mit Eisbrechern.
- Papile 313, L 17: Straßenbrücke, Betonbalken, 4 Pfeiler, Gesamtlänge 100 m, Breite 9 m, lichte Höhe über MW. 4 m, Fahrbahn gepflastert, am linken Ufer anschließend 100 m langer Damm.
- Puroiai 313, L 17: Straßenbrücke.
- Viekšniai 313, L 17: Straßenbrücke, Eisenbeton.
- s. Mažeikiai 307, K 16: Straßenbrücke, Holz, 7 Pfahljoche zu je 5 Doppelpfählen und Querversteifungen, dazu je 1 Eisbrecher. Fahrbahn aus Holz. Gesamtlänge 140 m, Breite 9 m, lichte Höhe 10 m.
- ö. Bhf. Venta 307, K 16: Eisenbahnbrücke, Eisen, Fischbauchträger, 3 Öffnungen, Gesamtlänge etwa 120 m.
- Leckava 307, K 16: Straßenbrücke, Holz, 6 Pfahljoche, Gesamtlänge etwa 100 m, Breite 9 m.
- Nigrande 307, K 16: Straßenbrücke, Konstruktion entspricht System Howe, Gemauerte oder betonierte Brückenpfeiler, hölzernes Tragewerk. Länge 87,7 m, Breite etwa 5,5 m. 1935 dem Verkehr übergeben.

Skrunda 1½ km ö.	41 NO: Eisenbahnbrücke. Eingleisige Eisengitterbrücke, 2 Widerlager und Pfeiler aus Stein (siehe Bild 72).
Kuldīga (Ostrand)	41 NO: Straßenbrücke. 1887 erbaut; im Kriege wurden die 2 östlichen Bögen und Pfeiler gesprengt und 1926 in Eisenbeton neu errichtet. Steinbogenbrücke, 6 Strompfeiler, 2 Uferpfeiler, 2 Öffnungen, lichte Weite 17 m, Gesamtlänge 145 m, Gesamtbreite 9,75 m (siehe Bild 71).
Kuldīga	41 NO: Eisenbahnbrücke. 1939 im Bau. Gesamtlänge 140 m.
Ventspils	31 SW: Straßenbrücke. 1923 erbaut. Holz, Balkenbrücke. Gesamtlänge 174,6 m, Gesamtbreite 8,5 m.
Ventspils	31 SW: Eisenbahnbrücke. Brücke ist nicht vollendet. 2 Spannweiten sind fertiggestellt, die beiden mittleren fehlen. Der Bau wurde schon vor dem Weltkrieg begonnen; die Zufahrten sind fertig. Baustoff: Eisen. Trapezbrücke.

II. F ä h r e n :

*) n. Pjatnitschiski (313, M 18), Lowmaki (313, M 18), s. Rekze (313, M 17), (Rečšiai), ö. Rudiky (Rudikiai) (313, M 17), nordwestl. Gomjany (313, M 17), w. Augustaizy (Augustaiciai) (313, L 17), Nowy Skerksta (313, L 17), Suntekle (313, L 17), Meinory (Meinoria) (308, L 16), Straschkuze (307, K 16), Montwidy (307, K 16), oberhalb Wodoksta-Mündung (Vadakste) (307, K 16).

Grieze (307, K 16), w. Plostu kr. (307, K 16), Zwaguli (41 NO), Sudmalnicki (41 NO), Skrunda (41 NO), Ranki (41 NO), Jeras (41 NO), Rimzātu (41 NO), s. Veveri (31 SO), Dobes kr. (31 SO), Bolderi (31 SW), Piki (31 SW, w. Piltene (31 SW), Zūra (31 SW), w. Langsēžu (31 SW).

III. F u r t e n :

n. Šaukenai (313, M 18), Taluze (313, M 18), Lowmaki (313, M 18), Kiziny (313, M 18), Bazaizy (313, M 18), Akmenaizy (313, M 18), Kuršenai (313, M 17) (gepflaster), Silenai (313, M 17), nordwestl. Rekščiai (313, M 17), Krokli (313, M 17), w. Augustaiciai (313, L 17), Papile (313, L 17), Greshi (313, L 17), Poschili (313, L 17), Skerksta (313, L 17), Nowy Skerksta (313, L 17), Ugischki (313, L 17), Vieksniai (2 Furten) (313, L 17), s. Kurmaize (307, K 16), Montwidy (307, K 16), Leckava (307, K 16), Alsa mc. (307, K 16), Lenen (41 NO), zwischen Skrunda und Kuldīga 2 Furten (Kalkofenfurt 1 und 2) (41 NO).

b) Seen

Burtnieku ež (33 NO).

Im NO Lettlands nördlich Valmiera (Wolmar). Die NW-SO-Erstreckung beträgt 12 km, die Breite 6 km.

A b f l u ß : Salis (Salace).

Z u f l ü s s e : Sedde, Ruje.

Libauer See (Liepajas ež) (41 NW/307, H 16).

Im SW Lettlands; haffartig. Der See ist schiffbar für flachgehende Dampfer; er ist außerdem flößbar.

Mittlere Tiefe: 0,6—1,2 m, bei anhaltendem Seewind 1 m tiefer.

U f e r : im N, O und S meist sumpfig, im W fest.

G r u n d : sandig (fest).

A b f l u ß zur Ostsee im NW.

Z u f l ü s s e , Barta, Otanke, Aland.

Furt führt von Wilkes Hof am O-Ufer, 2½ km nördlich der Otanke-Mündung, zur gegenüberliegenden Landzunge.

Lubaner See (Lubanas ež) (44 NO).

Im östlichen Teil Lettlands gelegen; erstreckt sich von O nach W über 15 km. Er ist 8,5 km breit und 10—15 m tief. Der See ist schiffbar.

U f e r sind durchweg bewaldet, flach, stellenweise sumpfig, schlammig.

G r u n d : sandig.

E i s b e d e c k u n g von Dezember bis März.

A b f l u ß : Ewst aus NO-Ecke und Verbindungskanal zur Ewst aus SW-Ecke.

Z u f l u ß : Malta.

Pappen-See (Papes ež) 1a, H 17.

In der südwestlichen Ecke Lettlands gelegen.

U f e r : flach und sumpfig; im SO und N nur bei Frost zugänglich.

A b f l u ß in die Ostsee: 10—40 m breit, bis 2 m tief.

Peipus-See (25 NW/SW).

Der Peipussee (estn. Peipsi järv, russ. Tschudskoe ozero) ist zusammen mit dem durch eine Enge verbundenen Pskower See (estn. Pichqua järv, russ. Pskowskoe ozero) einer der größten europäischen Binnengewässer. Seine Länge beträgt 143 km, seine Breite an der breitesten Stelle 50 km und an der schmalsten 1,5 km. Durch die nach N abfließende von Sümpfen umgebene Narowa und die von S einmündende Welikaja entsteht eine mächtige, fast 250 km lange, sehr schwer passierbare Wasserlinie.

Die U f e r des Sees bestehen im N zum größten Teil aus 8 bis 10 m hohen Dünen, die sich tief ins Innere erstrecken. Zum Westufer flachen die Dünen ab, um in der westlichen Einbuchtung Sumpfwiesen Platz zu machen. Südlicher beginnen wiederum Dünen, die durch ein steiniges Ufer bei Kodavere unterbrochen

werden. Anschließend das Delta des Emajõgi mit weiten, oft überschwemmten Sumpfwiesen, die weiter südlich am anschließenden Pskower See in mit Dünen bedeckte Landzungen bis zu 10 m Höhe und viele Buchten übergehen.

Seeboden: sandig; auf dem Grunde liegen oft große Steinblöcke, die vielfach Risse bilden und die Schifffahrt stark behindern.

Strömung: von Süden nach Norden. Im Sommer sinkt der Wasserspiegel, während er im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze erheblich steigt und weite Gebiete überflutet.

Eisbedeckung: Der See friert Mitte Dezember zu und kann bis zum März mit Schlitten überquert werden. Der Eisgang beginnt meist erst im April und dauert drei bis vier Wochen. An eine Eröffnung der Schifffahrt ist vor Mai nicht zu denken.

Die **Uferbewohner** sind besonders im S und N zum größten Teil Russen und ernähren sich vom Fischfang.

Virzjärv (24 SW).

Er liegt im südestnischen Hügelland; seine Länge beträgt 30 km, seine Breite 15 km, die Tiefe 2—3 m. Nur ganz besonders flach gebaute Schiffe können auf ihm verkehren.

Ufer: Im N und W stark mit Schilf bewachsen, mit Ausnahme eines Teils der Ostküste sehr flach.

Grund: sandig.

Eisbedeckung von Ende November bis Anfang April. Der Anfang April beginnende Eisgang dauert meist 2—3 Wochen an.

2. Ortschaftsverzeichnis

Die einzelnen Orte sind nach dem deutschen Alphabet aufgeführt. Bei zusammengesetzten Ortsnamen wie Naujoji-Vileika erscheint die Stadt unter dem Anfangsbuchstaben des ersten Wortes, also in diesem Fall unter N. Es sind immer an erster Stelle die Namen der jeweiligen Landessprache genannt (z. B.: Tallinn, Liepāja und Kaunas). In der Klammer dahinter stehen, falls keine nähere Bezeichnung angegeben ist, die deutschen bzw. deutschgebräuchlichen Namen. Aufgenommen sind alle Städte, Marktflecken und größeren Orte.

Es wurden bei Verwaltungsangaben Statistiken der ehemaligen Staaten Litauen, Lettland und Estland zugrunde gelegt. Bei den Einwohnerzahlen ist das Jahr der Zählung jeweils in Klammern hinter den Einwohnerzahlen aufgeführt.

Blattbereich ist hinter dem Ortsnamen angegeben. Beispiel: Ainaži (BB 33 NW) oder Alytus (BB 327, O 24). (Vgl. hierzu die Übersichtskarte 1 : 1 000 000 mit Eintragung des Blattbereichnetzes.)

Ainaži (Hainasch) (BB 33 NW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valmiera.

920 Einw. (1935).

Hafenstadt am Rigaer Meerbusen, an einer Küstenstraße. Östlich der Stadt Entwässerungsgräben.

Hotel, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Hafenanlagen: Im Norden vom Hafen eine Steinmole. In Richtung NO—SW ein 425 m langer Wellenbrecher, der den Hafen vor Nord- und Nordwestwinden schützt. Wassertiefe 4—5 m. Landungssteg zum Löschen und Laden für flacher schwimmende Schiffe. Schiffe mit größerem Tiefgang können nur auf offener Reede vor Anker gehen.

Fracht- und Passagierverkehr im Sommer mit Riga und Pernau (Pärnu), Eisenbahnverbindung mit Wolmar (Valmiera)—Riga.

Sägemühle, Mühle.

Aizpute (Hasenpoth) (BB 41 NW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Aizpute.

3420 Einw. (1935).

Kreisstadt am rechten Ufer der Tebra. Bahnhof der Schmalspurbahn Liepāja—Kuldīga. Im Süden 106 m hohe Erhebung Misinak.

2 Hotels, El.-W., Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Industrie: 2 Schmieden, Wollverarbeitungsfabrik, Gerberei, Kartonfabrik (spez. Apothekenkartonage), 2 Sägemühlen, Mühle.

Akniste (BB 44 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Ilukste.

470 Einw. (1935).

Flecken am Susēja-Flüßchen und der Straße Subata—Viesīte. Endpunkt einer Kleinbahn nach Jekabpils.

3 Wollbearbeitungsbetriebe, Ziegelei, Sägemühle.

Alt-Schwanenburg (BB 34 SO)

siehe Gulbene.

Alūksne (Marienburg) (BB 35 SW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valka.

4390 Einw. (1935).

Stadt am Südufer des Aluksnes ez. (Marienburger See). Bahnhof der Strecke Valka—Gulbene.

Auf der Insel im See ein Schloß. 2 Hotels, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Aussichtsturm, Standort.

I n d u s t r i e: Mechanische Werkstätte, einige Spinnereien und Webereien, Motormühle (auch Dampfsägewerk, Woll- und Flachsspinnerei), Ölmühle, Bierbrauerei.

Alytus (Olita) (BB 327, O 24).

Litauische SSR., Kreis Alytus. 9200 Einw. (1939).

Befestigte Kreisstadt südsüdöstlich Kaunas, an einem wichtigen Flußübergang der Nemunas (Njemen, Memel) gelegen.

Bahnhof der Strecke Kazlu Rūda—Varena. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Krankenhaus, El.-W., Postamt, Beton- und eiserne Straßenbrücke über die Memel, Strafanstalt für Minderjährige (großer Gebäudekomplex), Tankstelle, Infanterie- u. Kavalleriekaserne mit langgestreckten Ställen, 2 Kasernenkomplexe, 2 weitere Kasernen, 5 neue russische Kasernen fertiggestellt, 83 im Bau (davon 58 in Alt-Olita), Truppenlager an der Straße nach Kowno; die Forts I, II, III und IV der ehemaligen Festung Olita dienen jetzt als Munitionslager, Flugplatz (1 km mal 1,5 km).

I n d u s t r i e: Fabrik technischer Öle und Fette, Terpentin-, Teer- und Schmierfabrik, Wollspinnerei, Gerberei, Zellulose- und Papierfabrik, 6 Sägemühlen, Konservenfabrik, 4 Dampfmühlen, 1 Motormühle.

Antokol (BB 328, Q 22).

Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakai.

Einwohnerzahl unbekannt.

Vorstadt von Vilnius (Wilna) an der Vilnia (Wilejka), zwischen Hügeln, die sich am Fluß entlangziehen.

Peter - Paul - Kirche, Sluszkow-Palais, Herz - Jesu - Kirche, Zitadelle auf Schloßberg.

2 Militärhospitäler, Universitätskliniken.

Antsla (Anzen) (BB 34 NO).

Estnische SSR., Kreis Võru.

1560 Einw. (1934). (270 Wohngebäude, davon 258 aus Holz.)

Marktflecken westlich Võru. Bahnhof der Strecke Pskow (Pleskau)—Valga.

Bezirkstierarzt.

Anykščiai (BB 320, Q 19).

Litauische SSR., Kreis Utena.

4360 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Anykščiai. Westlich Utena an der oberen Šventoji. Bahnhof der Strecke Švenčionis—Šiauliai.

El.-W., Postamt.

Schuhwarenfabrik.

Anzen (BB 34 NO) siehe Antsla.

Ape (Hoppenhof) (BB 34 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valka.

920 Einw. (1935).

Stadt an der Hauptdurchfahrtsstraße Riga—Pskow (Pleskau). Bahnhof der Strecke Valka—Gulbene.

Fernsprechamt, Schlachthof.

2 Gerbereien, Sägemühle.

Arensburg (BB 21 SO) siehe Kuresaare.

Auce (Autz) (BB 42 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Jelgava.

3320 Einw. (1935).

Stadt 78 km südwestlich Riga. Bahnhof der Strecke Jelgava—Mažeiķiai. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Holzbearbeitungswerkstätte.

Autz (BB 42 SW) siehe Auce.

Babtei (B 323, N 21).

Litauische SSR., Kreis Kaunas.

770 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Babtei, an der Nevežis, nordwestlich von Kaunas.

Rundfunksender (120 kW Leistung), Postamt.

Baisogala (BB 319, N 19).

Litauische SSR., Kreis Kedainiai.

100 Einw.

Dorf (Hauptort des Amtsbezirks) an der Landstraße Raseiniai—Šeduva.

Bahnhof der eingleisigen Normalspurstrasse Kaunas—Schaulen mit

41. 40

Lagerschuppen, Wasserturm, zwei Wasserkränen und Rampe, Flugplatz. Sägewerk, Dampfmühle, Windmühle.

Balbieriškis (BB 327, O 23).

Litauische SSR., Kreis Mariampolė.
1390 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Balbieriškis, am linken Ufer der Nemunas (Njemen, Memel) nordwestlich Alytus. Straße 1. Ordnung nach Kaunas. El.-W., Postamt.

Ölpresserei, 2 Sägewerke, Dampfmühle, Motormühle.

Baldohn (BB 43 NW) siehe Baldone.

Baltischport (BB 13 SW) siehe Paldiski.

Balwi (Bolva) (BB 35 SW).

Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Jaunlatgale.

2020 Einw. (1935).

Stadt am rechten Ufer der Balupe, die sich hier zu Seen erweitert. Die Umgebung ist sehr sumpfig. Station (nordwestlich der Stadt) Riga-Jaunlatgale.

Hotel, Post- und Telegraphenamt, Standort, Schlachthof, Tankstelle.

Wollfabrik, Lederfabrik, 2 Mühlen.

Baldone (Baldohn) (BB 43 NW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

300 Einw. (1935).

Luftkurort und Heilbad (Schwefelquelle, Moorerde), 34 km südöstlich Riga in einer Hügellandschaft mit ausgedehnten Nadelwäldern.

Motor-Kleinbahn nach Uexküll (Ikšķile).

Sanatorium, Schwefelbadeanstalt, Moorbäder- und Kompressenanstalt, Kurhaus, Pensionen, Kurpark, chemisches Laboratorium, Fernsprechamt.

Mühle.

Bauska (Bauske) (BB 43 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Bauska.

4900 Einw. (1935).

Kreisstadt an der Vereinigung der Mēmele und Mūsa zur Lielupe (Kurländische Aa) südöstlich Jelgava.

Endpunkt einer Stichbahn nach Meitene.

Burgruinen.

2 Hotels, Post- und Fernsprechamt, Schlachthof, Benzintankstelle.

Industrie: 2 Maschinenwerkstätten, Textilfabrik, 3 Strickereien, einige Gerbereien, Weberei, Schmiede, 2 Betriebe für Zementzeugnisse, Ziegelei, Mühle mit Sägewerk, Bierbrauerei.

Bauske (BB 43 SW) siehe Bauska.

Birsen (BB 315*) siehe Biržai.

Birštonas (BB 327*).

Litauische SSR., Kreis Alytus, Amtsbezirk Jėznas.

270 Einw. (1925).

Dorf im Nemunas- (Njemen-, Memel-) Bogen südlich Kaunas.

Großes, sehr modernes Kurhaus, Postamt.

Sägewerk.

Biržai (Birsen) (BB 315, P 17).

Litauische SSR., Kreis Biržai.

8300 Einw. (1939).

Lage und Bedeutung der Stadt: Kreisstadt an der Vereinigung der Apaščia (Opotschka) mit der Agluona (Aglona) und am Südwestrande des Sees Schirwen. Stadtkern regelmäßig gebaut. Es schließen sich Siedlungen an. Im Süden der Stadt sumpfiges Gelände.

Es treffen hier die Straßen von Panevėžys, Rokiškis und Skaistkalne (Schönberg) zusammen.

Kreiskrankenhaus, 2 El.-W., Post- und Fernsprechamt, Tankstelle, Buchdruckereibetriebe.

Industrie: 2 Leinen- und Jutewebereien, 4 Wollspinnereien, Seilerei, 2 Betriebe der Häuteverarbeitungsindustrie, Möbelfabrik, 2 Sägemühlen, Brauerei, 6 Mühlenbetriebe.

Bolderaa (BB 43 SW) siehe Bolderāja.

Bolderāja (Bolderaa) (BB 33 SW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

Einwohnerzahl unbekannt.

Ort am linken Ufer der Daugava (Dwina, Düna), bei der Einmündung der Lielupe (Kurländische Aa), nördlich vom Mitauer Stadtteil der Stadt Riga.

Pionierkaserne, eiserne Eisenbahndrehbrücke und Floßbrücke über die Lielupe.
Sägewerke.

Bolva (BB 35 SW) siehe Balwi.

Butrimonys (BB 327, O 23).
Litauische SSR., Kreis Alytus.
1630 Einw. (1925).
Hauptort des Amtsbezirkes Butrimonys, nordöstlich Alytus.
Postamt.

Carnikaya (Zarnikau) (BB 33 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.
Einwohnerzahl unbekannt.
Dorf und Sommerfrische nahe der Mündung der Gauja, nordwestlich von Riga. Station der Strecke Riga—Rujiena. Station ist gut ausgebaut.
Schule, Post- und Fernsprechamt, Eisenbahnbrücke.
Größte Neuaugen- oder Lampretenfischerei der Lettischen SSR.
Fischbearbeitungs- und Konservierungsbetriebe.

Cēsis (Wenden) (BB 33 SO).
Lettische SSR., Bezirk Livland.
8750 Einw. (1935).
Kreis-, Markt- und Schulstadt ostnordöstlich Riga. Luftkurort der Livländischen Schweiz (zahlreiche Villen und Sommerhäuser). Bahnhof der Strecke Riga—Valka. Knotenpunkt lokaler Straßen.
Bevölkerung (1935): 91% Letten.
St. Johanniskirche, Ruine des Ordensschlosses, Schloßpark.
Apotheke, Sanatorium, 2 Hotels, Pensionen, Wasserkraftwerk (375 PS Leistung), Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Kaserne, Tankstelle.
Industrie: Maschinenfabrik, 6 mechanische Werkstätten, 2 Schmieden, Wollfabrik, Gerberei, Bierbrauerei und Weinkelerei, 2 Mühlen.

Darbenas (BB 1a, H 17)
siehe Darbēnai.

Darbēnai (Darbenas) (BB 1a, H 17).
Litauische SSR., Kreis Kretinga.
710 Einw. (1925).
Hauptort des Amtsbezirkes Darbēnai nördlich Kretinga.

Station der Strecke Memel—Priekule.
El.-W., Postamt.
Motormühle, Wassermühle.

Daugai (BB 328, P 24).
Litauische SSR., Kreis Alytus.
1150 Einw. (1925).
Hauptort des Amtsbezirkes Daugai, östlich von Alytus am Daugu ez. (Daugaier See) und an der Straße 1. Ordnung Alytus—Varėna.
Postamt.
5 Schuhwarenfabriken, Dampfmühle, Motormühle, Wassermühle.

Daugavgrīva (russisch: **Ust - Dwinsk**; deutsch: **Dünamünde**) (BB 33 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.
Einwohnerzahl unbekannt.
Hafenstadt an der Mündung der Daugava (Dwina; Düna) in den Rigaer Meerbusen, am Einfluß der Lielupe (Kurländische Aa) in die Daugava, gegenüber Bolderāja.
Nordöstlich der Stadt am Daugava-Ufer älteres Befestigungswerk, Fort Komet mit Flakstellungen auf einer Landzunge.
Hafenanlagen: Hafendamm-Bassin (850 m lang, 6,7 bis 7,3 m tief) mit 1400 m Kailänge, Gleisanschluß, Kohlenanlagen, Löscheinrichtungen und 2 40-t-Krane. Hafen dient hauptsächlich dem Verladen von Holz. Winterhafen, großes Becken mit 7 m Tiefe, zur Überwinterung von 300 kleinen Schiffen geeignet.
Werft mit Gebäuden und Aufschleppen.

Daugavpils (russisch: **Dwinsk**; deutsch: **Dünaburg**) (BB 317, T 18).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Daugavpils.
45 160 Einw. (1935).
Lage und Bedeutung der Stadt: Bezirks- und Kreisstadt und kulturelles Zentrum Lettgallens im am dichtesten besiedelten Gebiet der Lettischen SSR. am rechten Ufer der hier 200 m breiten Daugava (Dwina; Düna). Wichtiger Flußübergang. Südlich Daugavpils das „Kurische Oberland“ mit vielen wal-

724

digen Höhen und kleinen Seen. Das rechte Daugavaufer ist sandig und zum Teil flach. Die Stadt ist durch einen hohen Damm gegen Überschwemmungen geschützt.

Die Stadt ist regelmäßig gebaut und hat rechtwinklig sich schneidende Straßen.

Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Leningrad—Warschau, Riga—Witebsk und Liepāja—Šiauliai—Daugavpils. Knotenpunkt der Straßen 1. Ordnung Riga—Wilna und Šiauliai—Witebsk.

Bevölkerung (1935): 33,5% Letten, 24,6% Juden, 20,4% Russen, 18% Polen.

Schloß mit Park, Jesuitenkirche.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Krankenhäuser, 2 Hotels, Kurhaus, Wasserwerk, Post-, Telegraphen- und Fernsprechverstärkeramt, Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Daugava, 2 Güter- und 2 Personenbahnhöfe, veraltete Festung Dünaburg (mit russischen Truppen belegt), 2 Barackenlager, Erdwälle, Flugplatz (800 m mal 400 m) mit Hallen, Zollamt, Tankstelle.

Bedeutender Umsatz von Flachs, Getreide und Brennholz.

Schiffahrt.

Industrie: Eisenbahnwerkstätten (bedeutendes metallurgisches Unternehmen) mit 4 großen Hallen (Lokomotivenreparatur und Montage mit elektrischer und autogener Schweißwerkstätte; Kesselreparaturabteilung mit Rohr- und Kupferschmiedewerkstätten und Preßluftstation; mechanische Abteilung mit Dreherei, Härungsanlagen, Achsen-, Räder- und Reparaturwerkstätte für Lokomotiven, zentrale Wasser-, Heiz- u. Generatorenstation sowie Werkzeugherstellung; Waggonabteilung; Schmiede mit Stahlfedernwerkstätte), Eisengießerei (Gußeisen, Bronze, Weißmetall), 5 Schmieden, mechanische Werkstätte, Betrieb für Zementherzeugnisse, 3 Wollbearbeitungsfabriken, 2 Seidenfabriken, 6 Seidenwebereien, 4 Sattlereiwerkstätten, Ölmühle, 7 Getreidemühlen, einige Bierbrauereien, Schrotfabrik, Fettschmelzerei, 2 Seifenfabriken.

Dobele (Doblen) (BB 42 NO).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Jelgava.

2470 Einw. (1935).

Stadt am linken Ufer der Bērze (Berse), einem Nebenfluß der Liepāja (Kurländische Aa), westlich von Jelgava. Bahnhof der Strecke Riga—Liepāja.

Schloßruine.

Hotel, Post- und Telegraphenamt, Tankstelle.

Schmiede, Molkerei.

Doblen (BB 42 NO)

siehe Dobele.

Dorpat (BB 24 SO)

siehe Tartu.

Dotnuva (BB 319, O 20).

Litauische SSR., Kreis Kedainiai. 490 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirks Dotnuva nordwestlich Kedainiai. Bahnhof der Strecke Kaunas—Šiauliai.

Landwirtschaftliche Akademie, Pflanzenzuchtstation, Postamt.

2 Dampfmühlen, Motormühle.

Dūkštas (polnisch: Dukszty) (BB 321, S 19).

Litauische SSR., Kreis Švenčionys. Einwohnerzahl unbekannt.

Dorf in der Litauischen Seenplatte südlich Zarasai.

Abzweigung der Schmalspurbahn nach Druja von der Hauptbahnlinie Wilna—Daugavpils.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Motormühle.

Durbe (Durben) (BB 41 NW)

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Liepāja.

530 Einw. (1935).

Stadt westlich einer breiten sumpfigen Flußniederung, die nordwestlich der Stadt den großen Durbes ez. (Durber See) bildet.

Ordensburgruine, alte Kirche.

Flugplatz, Seeflugstation.

Wollfabrik. 3 Mühlen.

Durben (BB 41 NW).

siehe Durbe.

Dünaburg (BB 317, T 18)

siehe Daugavpils.

Dusetos (BB 321, S 19).
Litauische SSR., Kreis Zarasai.
1160 Einw. (1925).
Hauptort des Amtsbezirks Dusetos,
liegt am Sartu ez. (Sartu-See), einer
der vielen Rinnenseen westlich Zarasai.
Knotenpunkt lokaler Straßen.
Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.
Mechanische Werkstätte.

Dünamünde (BB 33 SW)
siehe Daugavgrīva.

Dwinsk (B 317, T 18)
siehe Daugavpils.

Eckengraf (BB 44 SW)
siehe Viesīte.

Elva (Elwa) (BB 24 SO).
Estnische SSR., Kreis Tartu.
1750 Einw. (1934).
Marktflecken an dem Elva - Fließchen,
südwestlich Tartu. Bahnhof der Strecke Tapa—Valga.
Fernsprechamt.

Elwa (BB 24 SO)
siehe Elva.

Emari (BB 13 SW)
siehe Ämari.

Fellin (BB 24 SW)
siehe Viljandi.

Frauenburg (BB 41 NO)
siehe Saldus.

Friedrichstadt (BB 43 NO)
siehe Jaunjelgava.

Gambogola (BB 319).
Litauische SSR., Kreis Panevėžys,
Amtsbezirk Šeduva.
Einwohnerzahl unbekannt.
Station der Bahnstrecke Kaunas—Šiauliai
(eingleisig, Normalspur).
Bahnhof mit Schuppen, Ladestelle.
Sägewerk.

Gargždai (BB 1, J 19).
Litauische SSR., Kreis Kretinga.
2790 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Gargždai,
an der Salanka, direkt an der ostpreußischen
Grenze östlich von Memel. Straße 1. Ordnung
nach Memel.

El.-W., Postamt, Brücke über die Salanka.
Schuhwarenfabrik, Motormühle, Windmühle.

Garliava (BB 323, O 22).
Litauische SSR., Kreis Kaunas.
940 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Garliava,
südlich von Kaunas. Zweigpunkt der
Straßen 1. Ordnung Kaunas—Suwaki
(deutsch) und Kaunas—Alytus.
Postamt.
Schuhwarenfabrik, Kerzenfabrik,
Ölpresserei, Sägewerk, elektrische
Mühle, Motormühle.

Georgenburg (BB 6, L 21).
siehe Jurbarkas.

Goldingen (BB 41 NO).
siehe Kuldīga.

Grinkiškis (BB 319, N 19).
Litauische SSR., Kreis Kedainiai.
330 Einw. (1925).
Hauptort des Amtsbezirkes Grinkiškis
an der Šušvė, nordwestlich von Kedainiai.
Postamt, Kaserne.

Grīva (Griwa) (BB 317, T 18).
Lettische SSR., Bezirk Sēmgallen,
Kreis Ilukste.
5560 Einw. (1935).
Stadt am linken Ufer der Daugava
(Dwina, Düna) gegenüber Daugavpils.
Zweigpunkt der Strecken Wilna—
Daugavpils und Wilna—Ilukste.
Mit Daugavpils wichtiger Straßenknotenpunkt.

Griwa (BB 317, T 18)
siehe Grīva.

Grobin (BB 41 NW).
siehe Grobina.

Grobina (Grobin) (BB 41 NW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Liepāja.
1070 Einw. (1935).
Stadt am rechten Ufer der Alande,
die hier einen langgestreckten See bildet,
sonst durch ein sumpfiges Niederungsgebiet
fließt. Bahnhof der Schmalspurbahn
Liepāja—Kuldīga. Am anderen Ufer die
Bahnstrecke Liepāja—Jelgava.
Schloßberg mit Ruine.

Hotel, El.-W., Post- und Telegraphenamt.
2 Mühlen.

Gr. St. Johannis (BB 23 NO).
siehe Suure-Jaani.

Gubernija (BB 313, M 18).
Litauische SSR., Kreis Šiauliai,
Stadtkreis Šiauliai.
Einwohnerzahl unbekannt.
Station der Bahn Šiauliai—Joniškis,
nördlich von Šiauliai.
Naphthabehälter.
Brauerei.

Gulbene (Alt-Schwanenburg)
(BB 34 SO).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Madona.
3820 Einw. (1935).
Stadt nordöstlich Madona. Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Riga—Jaunlatgale—Pskow (Pleskau), Gulbene—Plavinas und Gulbene—Valka.
Hotel-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.
Ehemaliger lettischer Militärflugplatz (800 m mal 800 m) mit Halle, Tankstelle, Schloß mit Truppen belegt.
Bierbrauerei, Likörfabrik, Mühle.

Haapsalu (Hapsal) (BB 22 NO).
Estnische SSR., Kreis Lääne.
4650 Einwohner (1934).
(979 Wohngebäude, davon 884 aus Holz).
Kreisstadt an einer Bucht der Ostsee, von drei Seiten vom Meer umgeben. Hafen seicht, nur für kleine Schiffe zugänglich. Badeort (See- und Schlammbäder), der 2000 bis 3000 Kurgäste aufnehmen kann. Die Stadt hat enge, krumme Straßen mit kleinen, meist einstöckigen Holzhäusern. Bahnverbindung und Straße nach Tallinn.
Krankenhäuser, Apotheken, vier höhere Schulen, Kurhaus, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Hafenfeuer, Küstenfunkstelle, 100 m hoher Funkturm, Flugplatz.
Neuer Hafen mit 150 m langer Anlegebrücke (4 m Wassertiefe), Alter Hafen nur für Boote benutzbar.

Fischfang, Gartenbau, Hausindustrie, Schmiedewerkstatt für Reparatur von Schiffen.

Hainasch (BB 33 NW)
siehe Ainaži.

Hapsal (BB 22 NO)
siehe Haapsalu.

Hasenpoth (BB 41 NW).
siehe Aizpute.

Hoppenhof (BB 34 NO).
siehe Ape.

Hungerburg (BB 15 SO).
siehe Narva Jõesuu.

Ilūkste (Illuxt) (BB 316, S 18).
Lettische SSR., Bezirk Semgallen,
Kreis Ilūkste.
1300 Einw. (1935).
Kreisstadt nordwestlich Daugavpils, südwestlich vom Daugava (Dwina, Düna)-Ufer. Bahnhof der Strecke Wilna—Šiauliai. Knotenpunkt lokaler Straßen.
Gymnasium, Hotel, Post- und Telegraphenamt, Haus der Kreis selbstverwaltungen.
2 Wollbearbeitungsbetriebe, Mühle.

Illuxt (BB 316, S 18)
siehe Ilūkste.

Jakobstadt (BB 44 SW)
siehe Jēkabpils.

Janischken (BB 314, N 17)
siehe Joniškis.

Janow (BB 332, O 21)
siehe Jonava.

Jaunjelgava (Friedrichstadt)
(BB 43 NO).
Lettische SSR., Bezirk Semgallen.
2150 Einw. (1935).
Stadt am linken Ufer der Daugava (Dwina, Düna). Bahnstation ist Skrīveri (Strecke Riga—Daugavpils).
Schloß, Botanischer Garten, alte Kirchen.
Postamt.
Lederfabrik, Sattlereiwerkstätte, Sägemühle.

Jaunlatgale (Pytalewo) (BB 35 SO).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen,
Kreis Jaunlatgale.

Kreisstadt am Fließchen Utroja. Bahnzweigpunkt der Strecken Pskow (Pleskau)—Riga und Pskow—Daugavpils. Zufahrtsstraße zur Hauptdurchfahrtsstraße Daugavpils—Pskow.

Fernsprechamt, russischer Standort.

Jēkabpils (Jakobstadt) (BB 44 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Jēkabpils.

5830 Einw. (1935).

Kreisstadt am linken Ufer der Daugava (Dwina, Düna) in einer flachen, sandigen Umgebung.

Eisenbahnknotenpunkt in Krustpils (auf dem gegenüberliegenden Daugava-Ufer) der Strecken Riga—Daugavpils, Jelgava—Rēzekne. Bahnhof der Strecke Jēkabpils—Nereta. Knotenpunkt lokaler Straßen.

2 Hotels, Schule, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Eisenbahnbrücke über die Daugava, Tankstelle.

Industrie: Lederfabrik, Sattlereiwerkstätte, Bierbrauerei, Kartoffelmehlfabrik, Likörfabrik, Molkerei, Mühle.

Jelgava (russisch: Mitawa; deutsch: Mitau) (BB 42 NO).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Jelgava.

36 100 Einw. (1935).

Lage und Bedeutung der Stadt: Bezirks- und Kreisstadt in einer weiten, fruchtbaren Ebene an der Driksa (Drixe), einem Arm der Lielupe (Kurländische Aa). Eine der bedeutendsten Städte der Lettischen SSR., Handelszentrum des reichen landwirtschaftlichen Hinterlandes, Sitz des größten Textilunternehmens der Lettischen SSR.

Die Stadt ist breit und geräumig angelegt, von breiten und geraden Straßen durchzogen und mit Wällen und Gräben umgeben.

Wichtiger Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Riga—Kowno—Berlin, Riga—Māzeikiai—Liepāja, Jelgava—Krustpils, Jelgava—Tukums—Ventspils und Riga—Saldus—Liepāja. Knotenpunkt der Straßen Tilsit—

Riga, Talsi—Bauska und von lokalen Straßen.

Bevölkerung (1935): 65,8% Letten, 13,6% Juden, 15% Russen, Litauer und Polen.

Schloß auf einer der Inseln zwischen der Lielupe und Driksa, Trinitaskirche, Rathaus, Katharinenstift, Provinzialmuseum.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Krankenhaus, 6 Apotheken, 3 Hotels mit Garagen, Pensionen, El.-W. (1625 kW Leistung; 4 Turbinen für Dampftrieb, 2 Dampfkessel, Versorgung der Umgebung), Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Straßenbrücke über die Driksa, Hauptmateriallager, Getreideelevators, Holzmagazine, Tankstelle, russischer Standort, an der Straße nach Riga großes Lager motorisierter Truppen, Flugplatz (600 m mal 900 m; wird erweitert) mit Hallen.

Industrie: Textilindustrie: 2 Webereien, 5 Seilereien, Flachsspinnerei (ehemals von Hoff mit 800 Arbeitern), Wachstuchfabrik, 2 Wollwebereien, Färberei, 3 Gerbereien, 2 Sattlereiwerkstätten. Vulkanisierwerkstätte, 3 chemische Laboratorien, 8 mechanische Werkstätten, 8 Schmieden, 3 Betonbetriebe, Gipsfabrik. Tonverarbeitungsfabriken, Ziegeleien in der Umgebung, Sägewerke. Große Zuckerfabrik, 5 Mühlen, Bierbrauerei, Likörfabrik, Molkereien, 2 Käsereien, Tabakfabrik.

Jeve (BB 15 SW)

siehe Jõhvi.

Jõgewa (Laisholm) (BB 24 NO).

Estnische SSR., Kreis Tartu.

1150 Einw. (1934).

(174 Wohngebäude, davon 164 aus Holz.)

Marktflecken nordwestlich Tartu. Bahnstation der Strecke Valga—Tapa.

Krankenhaus, Post- und Fernsprechamt, kleine Wetterstation.

Tongruben, Sägewerk, Mühle.

Jõhvi (Jeve) (BB 15 SW).

Estnische SSR., Kreis Viruman.

2040 Einw. (1934).

(297 Wohngebäude, davon 272 aus Holz.)

Marktflecken westlich Narva. Bahnhof der Strecke Narva—Tapa. Fernsprechamt.

Mittelpunkt der Ölschieferindustrie. Bierbrauerei.

Janava (Janow) (BB 323, O 21).

Litauische SSR., Kreis Kaunas. 5470 Einw. (1939).

Stadt an der Neris (Wilija), nordöstlich von Kaunas. Wichtiger Bahnhof an der Strecke Kaunas—Šiauliai.

Postamt, Tankstelle, russischer Militärstützpunkt (2 Kasernen), Truppenübungsplatz.

Industrie: Chemische Anstalt, Streichholzfabrik, Schuhfabrik, Fellverarbeitungsfabriken, 2 Zementfabriken, 3 Sägemühlen, 46 Möbelfabriken, Seilerei, 3 Dampfmaschinen.

Joniškis (Janischken) (BB 314, N 17).

Litauische SSR., Kreis Šiauliai. 5130 Einw. (1939).

Stadt an der Hauptdurchgangsstraße Šiauliai—Riga. Bahnzweigpunkt der Strecken Šiauliai—Riga und Joniškis—Žeimelis.

El.-W., Postamt, Tankstelle, wichtiger Bahnhof.

Industrie: Flachsverarbeitungsfabrik, 2 Schuhwarenfabriken, Möbelfabrik, 6 Windmühlen.

Jurbarkas (russisch: Jurborg, deutsch: Georgenburg) (BB 6 L 21).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai. 5220 Einw. (1939).

Stadt am rechten Ufer der schiffbaren Nemunas (Njemen, Memel), nahe der ostpreußischen Grenze. Knotenpunkt lokaler Straßen. Straße 1. Ordnung nach Tilsit.

Unter der Bevölkerung viele Juden.

Staatliche Lungenheilstätte, El.-W., 2 Postämter, russischer Flugplatz geplant (1940), Tankstelle.

Umsatz von Getreide, Holzwaren, Leinsamen und Bausteinen.

Industrie: 2 Schuhwarenfabriken, Möbelfabrik, Dampfmaschine, zwei Sägewerke, Ölpresserei, Brauerei.

Jurborg (BB 6 L 21)

siehe Jurbarkas.

Jurjew (BB 24 SO)

siehe Tartu.

Kärdla (Kertel) (BB 12 SW).

Estnische SSR., Kreis Laane. 1450 Einw. (1934).

(326 Wohngebäude, davon 317 aus Holz.)

Marktflecken auf der Nordseite der Insel Hiiumaa, an einer Bucht des Finnischen Meerbusens.

Krankenhaus, Fernsprechamt. Tuchfabrik.

Kallaste (Krasnogor) (BB 25 NW).

Estnische SSR., Kreis Tartu. 1610 Einw. (1934).

(271 Wohngebäude, davon 238 aus Holz.)

Marktflecken am Westufer des Peipsi Järv (Peipus-See). Straßenverbindung mit Tartu.

Bevölkerung: 1410 Russen.

Fernsprechamt.

Kalvariija (Kalvarya) (BB 16b, M 24).

Litauische SSR., Kreis Mariampolė.

4860 Einw. (1936).

Stadt an der Šešupė (Schesuppe), südwestlich Mariampolė. Straßenknotenpunkt der Straßen 1. Ordnung Kaunas—Suwalki (deutsch) und Kalvariija—Alytus.

Unter der Bevölkerung 75% Juden. Großer Markt.

Nervenheilstätte, 2 El.-W., Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Torfgewinnung.

Industrie: 8 Schuhwarenfabriken, Möbelfabrik, Sägewerk, Ölpresserei, elektrische Mühle, Motormühle, 2 Wassermühlen, Reisfabrik (Bau 1939 begonnen).

Kalvarya (BB 16b, M 24)

siehe Kalvariija.

Kaišiadorys (Koschdany) (BB 324, P 22).

Litauische SSR., Kreis Trakai. 1540 Einw. (1925).

Stadt östlich Kaunas, im sumpfigen Lomena-Tal. Zweigpunkt der Bahnen Vilnius (Wilna)—Kaunas und Wilna—Šiauliai. Straßenverbindung 1. Ordnung mit Alytus.

Krankenhaus, El.-W., Postamt, Tankstelle, Flugplatz.

Industrie: Schmierölfabrik, 3 Schuhfabriken, Knochenfett- und Knochenmehlfabrik, Leimfabrik, Ziegelei, Dampfmühle.

Kandau (BB 32 SW)
siehe Kandava.

Kandava (Kandau) (BB 32 SW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Talsi.
1720 Einw. (1935).
Stadt am hohen rechten Ufer der Abava, südöstlich Talsi. Bahnhof (nordöstlich der Stadt) der Strecke Ventspils—Jelgava.
Deutschordensschloß.
Hotel, große Straßenbrücke über die Abava, Postamt, Tankstelle.

Karsau (BB 45 NW)
siehe Kārsava.

Kārsava (Karsau) (BB 45 NW).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Ludza.
1870 Einw. (1935).
Stadt mit einer sumpfigen Umgebung, nordöstlich Rēzekne, an der Hauptdurchgangsstraße Daugavpils—Pskow (Pleskau), Bahnhof der Strecke Daugavpils—Pskow.

Kauen (BB 323, O 22)
siehe Kaunas.

Kaunas (russisch: **Kowno**, alter deutscher Name: **Kauen**) (BB 323, O 22).
Litauische SSR., Kreis Kaunas.
154 000 Einw. (1939).
Ehemalige Hauptstadt Litauens, liegt auf einer Landzunge am Einfluß der Neris (Wilija) in die Nemunas (Njemen, Memel), deren 60 m hohe Uferwände die Stadt umgeben. Kaunas besteht aus der eng gebauten Altstadt auf der von der Neris und Nemunas gebildeten Landzunge. Im Süden befindet sich die von den Fabrikarbeitern bewohnte Vorstadt Sančiai mit vielen Kasernen. Am linken Ufer, durch eine Brücke verbunden, der bisher selbständige Vorort Panemunė mit ausgedehnten Kasernenanlagen und einem Teil des veralteten Fortringes. Gegenüber der Altstadt liegt Aleksotas. Nördlich der Neris der Arbeiter- und Judentenvorort Vilijampolė mit kleinen

Holzhäusern und vielen Gärten. Universitätsstadt, Flußhafen.

Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Gumbinnen—Schaulen und Kaunas—Šiauliai. Knotenpunkt der Straßen Daugavpils—Suwalki (deutsch), Memel—Wilna und Kaunas—Alytus.
Peter - Paul - Kathedrale, Peter-Paul-Kirche, altes Rathaus mit Turm, Flossbrücke über die Memel, Universitätsgebäude.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Militärkrankenhaus, 2 weitere Krankenhäuser, 7 größere Schulen (geeignet für Truppenunterkünfte), Hotels, zwei Gaswerke, altes El.-W., Haupt-El.-W. (etwa 10 000 kW Leistung), Wasserwerk, 29 Buchdruck- und Druckereibetriebe, Getreideelevators, Fernsprechzentrale, Hauptpost- und Telegraphenamt, 4 weitere Postämter, Rundfunksender (Leistung 7 kW, Wellenlänge von 1961 m) mit zwei 76 m hohen Türmen (Sendehaus im Innern der Stadt), Infanterie-, Kavallerie- und 2 Fliegerkasernen (eine mit Werkstatt), 6 weitere Kasernen, Schießplatz, Schießstände, über 10 Batterien. Exerzierplatz.

Flugplatz (nördliche Hälfte desselben Zivilflughafen; südliche Hälfte Militärflughafen) mit Fliegerhorst für 2 Aufklärungsstaffeln und 3 Jagdstaffeln mit Werkstätten, Benzinlager von 100 000 l Fassungsvermögen und Funkstation.

Munitions- und Hauptwaffenlager des Standortes in Panemunė, 2 Munitionslager (Art.-Munition, Fliegerbomben und Minen); die alten Forts I bis VIII der ehemaligen russischen Festung dienen als Depots. Materiallager für Flak und unterirdische Telefonzentrale, Heeresverpflegungsamt (6 einstöckige Schuppen und Verwaltungsgebäude).

2 Straßenbrücken über die Memel (Njemen, Nemunas), 1. Eisenkonstruktion mit schwacher Holzdecke, 230 m lang; 2. Eisenbetonbrücke, 250 m lang. Eisenbahnbrücke über die Memel (Eisenkonstruktion, Halbparabelträger, 271 m lang; unter beiden Brückenenden führen Straßen hindurch), Straßenbrücke über die

75.44
Wilija (Neris), Eisenbahntunnel im Südosten der Stadt.

Zentralgebäude der landwirtschaftlichen Genossenschaft „Pienoconcentras“, Eisenbahn-Hauptbetriebswerkstätte und Bahnmeisterei mit 1200 Arbeitern, größeres Brennstoff- und Materiallager mit Gleisanschluß, Schlacht- und Kühlhaus, Umladestelle für Brennstoff, Eisenbahnwerkstätte und Brennstofflager, Getreideelevators, Großgarage für Omnibusse mit Autoreparaturwerkstatt, weitere Großgarage.

Zur Zeit der litauischen Selbständigkeit besaß Kowno folgende öffentlichen Gebäude: Verkehrsministerium, Innen- und Außenministerium, Finanzministerium, Staats- und Handelsbank, Reichskontrollamt, Kriegsministerium, Palast des Staatspräsidenten.

Rüstungsindustrie: Heeres-Zentralwerkstätten (Herstellung von MG- und Gewehrläufen, Füllungen von Granaten und Patronen).

Sonstige Industrie: Maschinenbau- und Metallwarenindustrie: 6 Metallwarenfabriken (Herstellung auch von Zentralheizungsanlagen, Kanalisationsröhren, landwirtschaftlichen Maschinen, Holzschrauben, Nägeln, kleinen Maschinenteilen, Ketten), Eisen- und Walzwerk, Blechwarenfabriken, Eisengießereien, 17 Eisenwarenfabriken, Automobilbau- und reparaturwerkstätten, 7 elektrische und optische Betriebe. **Chemische Industrie:** Gummi-fabrik „Inkaras“ (Herstellung von Gasmasken, Radreifen, Zeltstoffen und Vulkanisieranstalt), 2 Fabriken (Herstellung technischer Öle), 2 Farbenfabriken, 6 pharmazeutische Fabriken, Gummiwarenfabrik, 5 Laboratorien, 7 Seifenfabriken, Düngemittelfabrik, 2 Kerzenfabriken. **Textilindustrie:** Baumwollweberei „Drobe“ mit über 1000 Arbeitern, Woll- und Baumwollmanufaktur „Liteks“, Seidengarn- und Garnzwirnerei „Cotton“ (auch Strumpffabrik), Seidenweberei „Flora“, 8 weitere Woll- und Baumwollwebereien, 2 weitere Seidenwebe-

ereien, 24 Trikotagen- und Strumpffabriken, 27 Textilfabriken, Wollspinnerei, 8 Seilereien, 5 Wattefabriken, Schuhwarenfabrik, 3 Glasfabriken, 4 Elementefabriken, Kinofilmherstellung. **Holz- und Papierindustrie:** 3 Kistenfabriken, Sperrplattenfabrik, 14 Sägemühlen, 2 Fabriken für Parkettherstellung, Papierfabrik, 2 Kartonfabriken, Zündholzfabrik, 17 weitere Möbelfabriken. 3 Betriebe für Borsten- und Roßhaarverarbeitung, 2 Betriebe für Haut- und Fellverarbeitung. 6 Ziegeleien und Brennereien, 10 Betonwarenfabriken.

Lebensmittel- und Genußmittelindustrie: Großschlächtereie und Fleischkonservenfabrik „Maistas“ (Herstellung von Dauerfleischwaren, Bacon, Futtermehl, Konserven und Eiweißprodukten, Zentralmolkerei „Pienconcentras“ (Herstellung von Kunsteis und Milchkonserven). Außerdem: 8 Schlachthäuser, 2 Konservenfabriken, Zuckerfabrik, 5 Fettverarbeitungsbetriebe (Ölmühlen), vier Kaffeeniederlassungen, 2 Keksfabriken, 2 Konservenfabriken, 2 Hefefabriken, Mühle, 4 Fruchtfabriken, 3 Bierbrauereien, Spritfabrik, 3 Likör- und Weinfabriken, Pferdeschlächtereie, 3 Gänsemästereien, Darmschleimerei, 6 Tabakfabriken, 6 elektrische Mühlen, 4 Dampfmühlen.

In Kaunas-Aleksotas: Schuhwarenfabrik, Dampfmühle.

In Kaunas-Vilijampolė: Kohlensäure- und Sauerstofffabrik, 3 Aluminiumwarenfabriken, 5 Sägewerke, Zündhölzerfabrik, Konservenfabrik, 2 elektrische Mühlen, Motormühle.

In Kaunas-Sanciai: Metallwarenfabrik, Sauerstoff- und Azetylenfabrik, 4 Schuhwarenfabriken, Farbenfabrik, 2 Ölpressereien, Schokoladenfabrik.

Kazdanga (BB 41 NW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Aizpute.

2150 Einw. der Landgemeinde (1935). Ort 9 km östlich Aizpute. Geplanter Flugstützpunkt (3/40).

Schmiede, Trocknerei und Spinnerei, Tuchwalkerei, 3 Mühlen.

Kazlu Rūda (BB 327, N 23).

Litauische SSR., Kreis Mariampolė, Amtsbezirk Antanava.

1340 Einw.

Ort in sumpfiger Umgebung, südwestlich Kaunas. Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Kaunas—Insterburg und Vilkija—Alytus.

El.-W., Postamt.

Industrie: Schuhwarenfabrik, 2 Möbelfabriken, Ölpresserei, 2 Sägewerke, 2 Dampfmühlen, Wassermühle.

Kedainen (BB 319, O 20)

siehe Kedainiai.

Kedainiai (russisch: **Kejdany**, deutsch: **Kedainen**) (BB 319, O 20).

Litauische SSR., Kreis Kedainiai. 8660 Einw. (1939).

Kreisstadt in fruchtbarer Umgebung an der Nevežis (Newjasha), nördlich von Kaunas.

Bahnhof der Strecke Vilnius (Wilna)—Liepāja. Zum wichtigen Straßenknotenpunkt ausgebaut (große neue Militärstraße von Panevėžys nach Šiauliai).

Unter der Bevölkerung viele Juden.

Krankenhaus mit 100 Betten, El.-W. (1000 kW Leistung), weiteres El.-W., Post- und Telegraphenamt, Genossenschaftslagerhaus, Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Nevežis (Newjasha), Erdölbehälter südöstlich der Bahnstation, Infanteriekaserne mit Exerzierplatz, Militärarsenal, Militärintendantur, Verpflegungsamt, Schloß und Staatliches Gymnasium (zur Unterbringung von großen Stäben geeignet), Militärflughafen (Leithorst).

Industrie: Schlosser- und Mechanikerbetriebe, 4 Schuhfabriken, 3 Lederbetriebe, 3 Gerbereien, Seilerei, Möbelfabrik, Betonwarenfabrik, Ziegeleien in der Umgebung, 5 Sägemühlen, Motormühle, 2 Dampfmühlen, 5 weitere Mühlenbetriebe.

Kegel (BB 13 SW)

siehe Keila.

Keggum (BB 43 NW)

siehe Kēgums.

Kēgums (Keggum) (BB 43 NW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

Einwohnerzahl unbekannt.

Ort am rechten Ufer der Daugava (Dwina; Düna), südöstlich Ogre. Bahnhof der Strecke Riga—Daugavpils. Gute Straßenverbindung längs der Daugava.

An den Stromschnellen Großkraftwerk mit Stauwehr, Turbinenhaus, Transformatorstation und Schutzdamm. (270 Mill. kW-Stunden pro Jahr, 88 000 V Spannung, Überlandleitungen nach Riga, Mitau, Bauske, Jeriki, Dünaburg, Frauenburg, Talsen und Wolmar).

Keila (Kegel) (BB 13 SW).

Estnische SSR., Kreis Harju.

970 Einw. (1934).

(180 Wohngebäude, davon 162 aus Holz.)

Marktflecken südwestlich Tallinn, an der Hauptdurchfahrtsstraße und Bahnstrecke Tallinn—Haapsalu. Zweigbahn nach Paldiski.

Fernsprechamt.

Kejdany (BB 319, O 20)

siehe Kedainiai.

Kelmė (BB 318, M 19).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai. 3710 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirks Kelmė an der Hauptdurchfahrtsstraße Riga—Tilsit.

2 El.-W., Fernsprechamt.

Industrie: Schuhfabriken, Fellverarbeitungsfabriken, Ziegelei, Brennerei, 2 Dampfmühlen, Motormühle, Wassermühle.

Kemerī (Kemmer) (BB 42 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

1150 Einw. (1935).

Stadt, großer Kurort und Heilbad (20 Schwefelquellen, jodhaltige Moorfelder) westlich Riga, von großen Wäldern umgeben.

Bahnhof der Strecke Riga—Windau.

Große Heilbadeanstalt, Hotel, großes Kurhaus, viele Pensionen.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Aussichtsturm.

46. 75
Kemmern (BB 42 NO)

siehe Kemerī.

Kertel (BB 12 SW)

siehe Kārdla.

Kilingi-Nõmme (auch: **Saarde**;

deutsch: **Kurkund**) (BB 23 SO).

Estnische SSR., Kreis Pärnu.

1450 Einw. (1934).

(278 Wohngebäude, davon 269 aus Holz).

Marktflecken südöstlich Pärnu, an der Hauptdurchfahrtstraße u. Bahnstrecke Pärnu—Mõisaküla.

Post- und Fernsprechamt.

Kokenhusen (BB 43 NO)

siehe Koknese.

Koknese (Kokenhusen) (BB 43 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Rīga

650 Einw. (1935).

Flecken am rechten Ufer der Daugava (Dwina; Düna) westlich Plavinas. Bahnhof der Strecke Rīga—Daugavpils. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Bischofsburggrüne.

Zwischen Koknese und Skrīveri soll Flugplatz angelegt werden.

Ziegelei, 2 Mühlen.

Koschdany (BB 324, P 22)

siehe Kaišiadorys.

Kowno (BB 323, O 22)

siehe Kaunas.

Kraslau (BB 317, U 18)

siehe Krāslava.

Krasnogar (BB 25 NW)

siehe Kallaste.

Krāslava (russisch: **Kraßlawka**;

deutsch: **Kraslau**) (BB 317, U 18).

Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Daugavpils.

4280 Einw. (1935).

Stadt am rechten Ufer der Daugava (Dwina; Düna). Bahnhof der Strecke Daugavpils—Polozk.

Hotel, Post- und Telegraphenamt.

Wollbearbeitungswerkstätte,

2 Mühlen.

Kraßlawka (BB 317, U 18)

siehe Krāslava.

Kražiai (BB 318, L 19).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai

1590 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Kražiai, am Rande einer Sumpfniederung nordöstlich Tauragė.

El.-W., Postamt.

Schuhwarenfabrik, Wassermühle.

Krekenava (BB 319, O 19).

Litauische SSR., Kreis Panevėžys.

1050 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Krekenava, an der Nevėžis südwestlich Panevėžys.

Postamt.

Teerfabrik, Dampfmaschine, Wassermühle.

Kretinga (Krottingen) (BB 1a, H 18).

Litauische SSR., Kreis Kretinga.

5250 Einw. (1939).

Kreisstadt an der ostpreussischen Grenze nördlich Memel.

Bahnhof der Strecke Memel—Libau. Knotenpunkt lokaler Straßen. Straße 1. Ordnung nach Memel.

Krankenhaus, El.-W., Pumpwerk, Postamt, Flugplatz, Tankstelle.

Industrie: Textilfabrik, Leinenweberei, 3 Wollspinnereien, Kerzenfabrik, Möbelfabrik und Tischlerei, Ölpresserei, 2 Sägemühlen, 2 Wassermühlen.

•**Kreuzburg** (BB 44 NW)

siehe Krustpils.

Krottingen (BB 1a, H 18)

siehe Kretinga.

Krustpils (Kreuzburg) (BB 44 NW).

Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Daugavpils.

3660 Einw. (1935).

Stadt am rechten Ufer der Daugava (Dwina; Düna) gegenüber Jakobpils. Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Rīga—Daugavpils und Jelgava—Rēzekne. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Fernsprechamt.

Industrie: Schmiede, Sattlerwerkstätte, 2 Strickereien.

Kuldīga (Goldingen) (BB 41 NO).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Kuldīga.

7180 Einw. (1935).

Kreisstadt am linken Ufer der Venta (Windau), Stapelplatz für den Überseehandel über Liepāja. Die Stadt hat enge Straßen und hohe Häuser.

Wichtiger Straßenknotenpunkt.

Schloßruine, Kirchen.

2 Apotheken, Schulen, 2 Hotels, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Straßenbrücke über die Venta, Tankstelle, größte Höhle der Lettischen SSR, Flugplatz 4 km südlich der Stadt.

Umsatz von Holz, Lachsfischerei am Wasserfall der Venta.

Industrie: 2 Schmieden, 4 mechanische Werkstätten, Maschinenreparaturwerkstätte, Wollspinnerei, Tuchfabrik, Seidenfabrik, 3 Lederfabriken und Gerbereien, 3 Sattlerwerkstätten, Streichholzfabrik, Furnierfabrik, Sägemühle, Seifenfabrik, Molkerei, 2 Mühlen.

Kunda (BB 14 SO).

Estnische SSR., Kreis Viru.

1860 Einw. (1934).

(143 Wohngebäude, davon 99 aus Holz).

Unbedeutender Hafenort (Marktflecken) an der Kunda-Bucht des Finnischen Meerbusens nördlich von Rakvere. Stichbahn nach Rakvere.

Krankenhaus, Fernsprechamt.

Große Zementfabrik.

Kupischki (BB 315, Q 18)

siehe Kupiškis.

Kupiškis (Kupitschki) (BB 314, Q 18).

Litauische SSR., Kreis Panevėžys. 3300 Einw. (1939).

Stadt an der Lėvuo. Bahnhof der Strecke Šiauliai—Daugavpils.

El.-W., Infanterie- und Artilleriekaserne.

Betonwarenfabrik, Motormühle, 2 Windmühlen.

Kuresaare (Arensburg) (BB 21 SO).

Estnische SSR., Kreis Saare.

4480 Einw. (1934).

(877 Wohngebäude, davon 682 aus Holz.)

Kreisstadt und Handelshafen an der Südseite der Insel Saare (Ösel),

an einer schmalen Bucht. Die Umgebung ist sehr seenreich. Stadt bekannt als Schlammheilbad, kann 2000 Badegäste aufnehmen. Stichbahn führt zum Hafen.

Bischofsschloß.

Krankenhaus, 2 höhere Schulen, 3 Hotels, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Schlachthaus.

Hafenanlagen: Reede mit Ankerplatz für große Schiffe auf 7 bis 9 m Wasser. 668 m langer Hafensperrpolder (3 m Wassertiefe) mit Schmalspurbahn, Speicher (1256 qm Grundfläche).

Ausfuhr: Getreide, Fische und lebendiges Vieh.

Einfuhr: Salz, Eisen, Petroleum, Kolonialwaren.

Fischfang, Viehzucht.

Gerberei, Kartonfabrik.

Kurkund (BB 23 SO).

siehe Kilingi-Nõmme.

Kuršenai (BB 313, M 17).

Litauische SSR., Kreis Šiauliai.

3820 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Kuršenai, an der Venta, westlich Šiauliai.

El.-W., Postamt.

Ziegelei, Dampfmühle.

Kybartai (Kybarty) (BB 16b, M 23).

Litauische SSR., Kreis Vilkaviškis. 7340 Einw. (1939).

Stadt an der ostpreußischen Grenze, gegenüber Eydtkuhnen. Bahnstation ist Virbalis.

El.-W.

Industrie: Gußeisengießerei, Blechwarenfabrik, 2 Trikotagenfabriken, Wäschefabrik, 2 Schuhfabriken, 2 Möbelfabriken, Sägewerk, 2 Ölpressereien, Fruchtfabrik, Pferdeschlächtereier, Borsten- und Roßhaarverarbeitung, Fellverarbeitungsfabriken.

Kybarty (BB 16b, M 23)

siehe Kybartai.

Ladzdijai (Lodzege) (BB 331, N 25).

Litauische SSR., Kreis Seinai.

3030 Einw. (1939).

Stadt südwestlich Alytus. Wichtiger Straßenknotenpunkt der Stra-

Ben 1. Ordnung nach Mariampolė, Alytus, Suwalki (deutsch), Awgustow. Krankenhaus, El.-W., Postamt, Tankstelle.

Schuhwarenfabrik, 2 Dampfmühlen.

Laisholm (BB 24 NO).

siehe Jōgewa.

Lemsal (BB 33 NW).

siehe Limbazi.

Libau (BB 41 NW).

siehe Liepāja.

Libawa (BB 41 NW).

siehe Liepāja.

Liepāja (russisch: **Libawa**; deutsch: **Libau**) (BB 41 NW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Liepāja.

57 100 Einw. (1935).

Lage und Bedeutung der Stadt: Bezirks-, Kreis- und Hafenstadt, Kurort, Heilbad (Moor- und Torfschlamm) an der verhältnismäßig schmalen Landzunge zwischen der Meeresküste und dem Liepājas ez. (Libauischen See), in dessen südlichen Teil der Fluß Barta mündet. Der See ist mit dem Meer durch den sogenannten Stadtkanal verbunden. Dieser gliedert die Stadt in zwei Teile, im Süden Alt-Liepāja und im Norden Neu-Liepāja. Die Stadt hat einen großen, modernen Hafen. Der Umsatz ist beträchtlich. Der Meeresstrand ist durch schmale Anlagen und Dünengürtel von der Stadt getrennt.

Hauptbahnhof und Endstation der Strecken Liepāja—Rīga, Liepāja—Memel und Liepāja—Paurupe. Endbahnhof der Schmalspurbahnen Liepāja—Aizpute und Liepāja—Kuldīga. Hauptdurchfahrtsstraßen nach Memel, Kuldīga, Jelgava und Saldus.

Bevölkerung (1935): 68% Letten, 12,9% Juden, 3,4% Russen und Polen.

Liepāja ist praktisch das ganze Jahr hindurch eisfrei.

Technikum, Stadttheater, Rathaus, Kirchen.

Krankenhaus, 3 Hotels, Pensionen, Kurhaus, Kur- und Parkanlagen, Gaswerk, El.-W. (6500 kW Leistung), Hauptpost-, Telegraphen- und Fernsprechverstärkeramt, Druckereien

(3 Zeitungen), Straßenbahnen, Konsulate, Zollamt, Kriegshafenbrücke (Drehbrücke, große Tragfähigkeit, 15 m Breite), Schlachthof, F.-T.-Station, Befestigungsgürtel mit zwei alten Forts, jetzt Hauptstützpunkt der russischen Küstenbefestigung, Artillerie- und Infanteriekasernen, alte russische Kasernen, Sommerlager der Liepājaer Garnison, Militärgelände mit Krankenhäusern und Offizierswohnungen (jetzt Gruppenunterkunft, Munitionslager in den Pferdeställen); Flugplatz (1,3 km mal 650 m) mit Hangar, altem Festungsbunker und Rollfeld; Flugplatz bei Tosmare, Wasserflugplatz in Jaunliepāja, neuer Militärflugplatz geplant (2/40).

Hafenanlagen: Der Hafen besteht aus fünf Teilen: dem Vorhafen, dem Hafen- oder Stadtkanal, dem Winterhafen, dem Handels- oder Neuen Hafen und dem Kriegshafen. Gesamtwasserfläche 804 ha, davon 510 ha für Schiffsverkehr.

Der Vorhafen, begrenzt durch Nordmole (1650 m), 2 Wellenbrecher (2430 m) im Westen und Südmole (2123 m). Tiefe des Hafens 10 m; 3 Einfahrten.

Der Hafen- oder Stadtkanal; eigentlicher Handelshafen, ältester und wichtigster Teil des Hafens (1,38 km langer und 100 m breiter Kanal, der die Ostsee mit dem Liepājas ez. verbindet; 2 Brücken teilen ihn in 3 Teile). An Hafeneinrichtungen befinden sich dort (vom Vorhafen aus gerechnet): Kornspeicher (15 000 t Rauminhalt), Schuppen und Speicher für Stückgut, Platz von 30 000 qm für Zollwaren mit 375 m Uferkai, 33 Speicher und Schuppen (85 000 t Rauminhalt), 47 Heringslager (150 000 Fässer), Steinkohlenlagerplätze mit mechanischen Transporteuren, Frachtbahnhof der Eisenbahn mit Lageräumen (25 000 t), Kühlhaus, Platz zum Stapeln von Holz.

Winterhafen, am westlichen Ausgang des Kanals (7 m tief), dient der Holzausfuhr und Erdöleinfuhr. Dort 5 Erdölzisternen (5000 t) mit 600 m Rohrleitung. Kais mit Eisenbahnanschluß. Ladevorrichtungen:

Schwimmkran mit 33 t Hebekraft, 6 Uferhebekräne.

Der Neue Hafen, im südlichen Teil des Vorhafens, im Norden und Westen durch Wellenbrecher von diesem getrennt, im Süden Uferkai mit Schuppen (1500 qm Fläche).

Der Kriegshafen-Kanal (3350 m lang und 130 m breit, 9 bis 10 m tief) mit Bassin und 2 Docks, Werft für Schiffs- und Maschinenbau, 6 große zweistöckige Kasernen. Der Hafen ist befestigt: Ein gut getarnter Wall mit Beton-Kasematten, teilweise Forts. Im Norden U-Boot-hafen mit U-Bootwerkstatt, Brennstofftank und Verwaltungsgebäude. An der Südseite größerer Brennstofftank (8 × 10 m).

Handel und Verkehr: Einfuhr: Steinkohlen, Getreide, Eisen, künstliche Düngemittel, Zement, Sämereien, Heringe, Zucker, Erdöl u. a.

Ausfuhr: Holzmaterialien, Band-eisen und Stahl, Ziegelsteine, Getreide, Linoleum, Holzdraht, Roh-eisen.

Rüstungsindustrie: Kriegshafenwerkstätten (Schiffbau und Reparaturen, Maschinenbau). Pulverfabrik (Herstellung von Schwarzpulver und Amonsprengstoffen).

Sonstige Industrie: Allgemeiner Maschinenbau und Metallverarbeitung: Eisenbahnwerkstätten (von Bedeutung; Ausbesserung von Waggons; Gießereien), Maschinen- und Drahtfabrik (mit 2 Martinöfen und Stahlgießerei; Herstellung von Schiffsschrauben, -nägeln, Stacheldraht und landwirtschaftlichen Geräten), 3 Maschinenfabriken (oder Werkstätten), Maschinenreparaturwerkstätte, 24 mechanische Werkstätten (teilweise mit Metallgießerei, Schweißerei), 2 Metallgießereien, 8 Schmieden, Blechfabrik, 20 Blechemballagenwerkstätten.

12 elektrotechnische Werkstätten, Elementenfabrik, 4 chemische Laboratorien, Leimfabrik, Lederfabrik, mehrere Gerbereien, Korken- und Linoleumfabrik, 11 Sattlereiwerkstätten, 4 Seilerwerkstätten, 12

Strickanstalten, 6 Wollkämmereien. Ölfabrik, Ölpresserei, 4 Seifenkoche-reien. 2 Kartonagewerkstätten, 9 Sägemühlen, Kachelfabrik, Ziegelei, 3 Böttchereiwerkstätten, Streichholzfabrik, Drechslerei. Bierbrauerei, 5 Mühlen, Likörfabrik, Spiritusbrennerei, Tabakfabrik, Zuckerfabrik, Molkerei.

Lievenhof (BB 44 SW)
siehe Līvāni.

Ligat (BB 33 SO)
siehe Ligatne.

Ligatne (Ligat) (BB 33 SO).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.
845 Einw. (1935).

Ort in der Nähe des Südufers der Livländischen Aa (Gauja), zwischen Segewold (Sigulda) und Wenden (Cēsis).

Wasserkraftwerk „Braslas“, Papierfabrik (Großbetrieb mit 3 Papiermaschinen), 2 Mühlen.

Limbazi (Lemsal) (BB 33 NW).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valmiera.
2870 Einw. (1935).

Stadt an der Ostseite des Dün-ezers (Mottsee), dessen Abfluß, der Svētupe (Heiliger Bach), bei Svei-ciennes (Neusalis) in den Rigaer Meerbusen mündet.

Bahnhof der Strecke Riga—Rū-jiena. Straßenknotenpunkt lokaler Straßen.

Ein neuer Stadtteil liegt an der Ostseite des südlicher gelegenen Lielezers (Großer See), aus dem die Donava (Nabe) in den Dūnezers fließt.

Alte Burg.

Hotel, Schule, Post, Telegraphen- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Industrie: Mechanische Werkstätte, Wollfabrik, Lederfabrik (Gerberei), Mühle.

Linkuva (BB 314, O 17).
Litauische SSR., Kreis Šiauliai.
2060 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Linkuva. Endpunkt einer Stichbahn nach Petrašiūnai (Bahn Biržai—Šiauliai).

48. 47

El.-W., Postamt.
Schuhwarenfabrik, Dampfmühle.

Līvāni (Lievenhof) (BB 44 SW).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen,
Kreis Daugavpils.
3530 Einw. (1935).
Stadt (Straßendorfform) am rechten
Ufer der Daugava (Dwina, Düna).
Bahnhof der Strecke Riga—Daugav-
pils.
Schlachthof.
2 Schmieden, Weberei, 2 Woll-
bearbeitungsfabriken.

Ljuzyn (BB 45 NW)
siehe Ludza.

Lodzege (BB 331, N 25)
siehe Lazdijai.

Ludsen (BB 45 NW) siehe Ludza.

Ludza (russisch: **Ljuzyn**; deutsch: **Lud-
sen**) (BB 45 NW).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen,
Kreis Ludza.
5550 Einw. (1935).
Kreisstadt am kleinen und großen
Ludza ez. (Ludsa-See). 2 schmale
Landengen gehen zwischen den Seen
hindurch. Bahnhof der Strecke Rē-
zekne—Moskau. Knotenpunkt loka-
ler Straßen.
Bevölkerung (1935): 39% Letten,
25% Russen, 27% Juden, 7% Polen.
Ruine eines Ordensschlosses.
Apotheke, Hotel, Post-, Tele-
graphen- und Fernsprechamt, russi-
scher Standort.
Umsatz von Holz.
2 Lederfabriken (Gerbereien), Säge-
werk, Mühle.

Madona (Modohn) (BB 44 NW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Madona
2360 Einw. (1935).
Kreisstadt an der Bahnstrecke
Plavinas—Gulbene. Knotenpunkt lo-
kaler Straßen.
2 Hotels, Post-, Telegraphen- und
Fernsprechamt, Schlachthof, Tank-
stelle.
Zementwaren - Werkstätte, Mol-
kerei.

Magnusholm (BB 33 SW).
siehe Mangasala.

Maišiogala (polnisch: **Mejszagola**)
(BB 324, Q 22).
Litauische SSR., Kreis Vilnius-
Trakai.

Einwohnerzahl unbekannt.
Ort nordnordwestlich Wilna.
Nach Wilna Straße 1. Ordnung.
Post- und Fernsprechamt.

Malėtai (BB 325, R 21).
Litauische SSR., Kreis Utena
1770 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Malė-
tai, inmitten eines seenreichen Ge-
bietes südlich Utena.
El.-W., Postamt.
3 Schuhwarenfabriken, Motor-
mühle.

Mangasala (Magnusholm) (BB 33 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Riga.
Einwohnerzahl unbekannt.
Ort an der Mündung der Daugava
(Dwina, Düna) in den Rigaer Meer-
busen, gegenüber Daugavdrīva.
Kaserne, Grenzwache, Fort Mag-
nusholm mit Flakstellungen.

Mariampolė (BB 327, N 23).
Litauische SSR.
16 000 Einw. (1939).
Kreisstadt an der Šešupė (Sche-
schuppe) nahe der deutschen Grenze,
südwestlich von Kaunas. Bahnhof
der Strecke Kaunas — Šeštokai.
Zweigpunkt der Straßen Kowno—
Suwalki (deutsch) und Mariampolė—
Vilkaviškis.
Die Bevölkerung besteht meist aus
Juden.

Wehrwichtige und mili-
tärische Anlagen: Kreis-
krankenhaus; El.-W. — gekoppelt
mit dem neuen Wasserkraftwerk
beim Dorfe Puskelniai, Post- und
Telegraphenamt, Artillerie- sowie
Infanteriekaserne (mit 15 Unter-
kunftsgebäuden, 21 Nebengebäuden.
3 Stallungen und 3 Fahrzeughallen),
Militärflugplatz mit unterirdischen
Hangars, Lagerhaus der landwirt-
schaftlichen Genossenschaft.

Industrie: Messingfabriken,
Autoreparaturwerkstätte, Textil-
fabrik, Woll- und Baumwollweberei,
Wollspinnerei, 2 Lederfabriken, 4
Möbelfabriken und Tischlerei, 8

- Sägemühlen, Brauerei, Zuckerfabrik, Ölpresserei, 11 Mühlenbetriebe.
- Marienburg** (BB 35 SO)
siehe Alūksne.
- Markgrafen** (BB 32 SW)
siehe Mērsrags.
- Mažeikiai** (russisch: Murawjewo) (BB 308, L 16).
Litauische SSR., Kreis Mažeikiai.
5600 Einw. (1939).
Kreisstadt in einer waldreichen Gegend nordwestlich von Šiauliai nahe der ehemaligen litauisch-lettischen Grenze.
Bahnzweigpunkt der Strecken Liepāja — Šiauliai und Mažeikiai — Jelgava.
Kreiskrankenhaus, 2 El.-W., Postamt, Fernsprechverbindung, Tankstelle.
Industrie: Blechwarenfabrik, Fabrik technischer Öle und Fette, 2 Textilfabriken, 2 Wollspinnereien, 3 Möbelfabriken und Tischlereien, Sägewerk, 2 Sägemühlen, Ziegelei (Brennerei), Stärkefabrik, Motormühle, Wassermühle, 2 Eiergroßhandlungen.
- Mazsalace (Salisburg)** (BB 33 NO).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valmiera.
1490 Einw. (1935).
Stadt an der Salaca und der Straße Matīši—Rūjiena. Station der Eisenbahnstrecke Riga—Rūjiena.
2 Kirchen.
Hotel, 2 Schulen; Straßen- und Eisenbahnbrücke über den Salaca-Fluß, Post- und Telegraphenamt.
- Merkinė** (BB 331, O 25).
Litauische SSR., Kreis Alytus.
2640 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Merkinė, am rechten Ufer der Nemunas (Njemen, Memel) südlich von Alytus. Straßenknotenpunkt der Straßen 1. Ordnung Alytus—Ežerai und Seinai—Varėna.
El.-W., Postamt, Tankstelle.
6 Schuhfabriken, Pilzverwertungsfabrik, 3 Dampfmühlen, 2 Wassermühlen.
- Mērsrags (Markgrafen)** (BB 32 SW)
Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Talsi.
200 Einw. (1925).
Liegt am Kanal, der den Engur-See mit den Rigaer Meerbusen verbindet.
Fernsprechverbindung.
Hauptbeschäftigung ist Fischerei.
1927 ist mit dem Bau eines Hafens für den Bedarf der Fischerei und Küstenschifffahrt begonnen worden. Die Einfahrt zum Ort begrenzen 2 Molen, die von den Ufern des Engur-See-Kanals in das Meer hinausgehen.
- Mitau** (BB 42 NO)
siehe Jelgava.
- Mitawa** (BB 42 NO)
siehe Jelgava.
- Modohn** (BB 44 NW)
siehe Madona.
- Mōisakūla (Moisaküll)** (BB 23 SO)
Estnische SSR., Kreis Viljandi.
2220 Einw. (1934).
(334 Wohngebäude, davon 318 aus Holz).
Marktflecken an der estnisch-lettischen Grenze, südwestlich von Viljandi.
Zweigpunkt der Bahnen nach Pärnu und Viljandi. Hauptdurchgangsstraße Pärnu—Valmiera.
Post- und Fernsprechamt.
Eisenbahnwerkstätte.
- Moisaküll** (BB 23 SO)
siehe Mōisakūla.
- Murawjewo** (BB 308, L 16)
siehe Mažeikiai.
- Mustla (Tarvast)** (BB 24 SW)
Estnische SSR., Kreis Viljandi.
940 Einw. (1934).
(210 Wohngebäude, davon 203 aus Holz).
Marktflecken südöstlich Viljandi.
Post- und Fernsprechamt.
- Mustwee** (BB 24 NO).
Estnische SSR., Kreis Tartu.
2840 Einw. (1934).
(565 Wohngebäude.)
Kleiner Hafenort (Marktflecken) am Westufer des Peipsi järw (Pei-

pus-See). Endpunkt einer Schmalspurbahn von Sonda (der Strecke Rakvere—Kinpisepp). Straßenverbindung mit Tartu.

Bezirkstierarzt, Fernsprechamt, Sägewerk.

Narva (Narwa) (BB 15 SO).

Estnische SSR, Kreis Viru.

23 510 Einw. (1934).

(2415 Wohngebäude, davon 2051 aus Holz.)

Bedeutende Handels- und Industriestadt (Textilindustrie) an der Narva, 13,8 km oberhalb der Mündung in den Finnischen Meerbusen. Die Narvafälle werden zur Energiegewinnung ausgenutzt. Die Stadt macht einen mittelalterlichen Eindruck. Burg Hermannstadt auf dem westlichen und Burg Iwangorod auf dem östlichen Ufer in beherrschender Lage.

Bahnhof der Strecke Tallinn—Kinpisepp. Durchgangsstraße Reval—Leningrad.

Unter der Bevölkerung 6986 Russen.

Museum, altes Schloß, Rathaus.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: 5 Krankenhäuser, 4 Apotheken, 4 höhere Schulen, 1 Hotel, mehrere El.-W. in den Fabriken an den Narwastromschnellen, Wasserwerk, Pumpenhaus, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Bahnhof mit Laderampen, 2 Eisenbahn- und 1 Straßenbrücke über die Narva, 2 Kasernen, ehemaliger Zivilflugplatz (auf 800 m mal 800 m erweitert).

Hafenanlagen: Flußkaie von 1100 m Kailänge, 2,7—8,5 m Wassertiefe. Speicher an den Kaien.

Handel: Ausfuhr: Holz aller Art, Textilwaren, Spirituosen, Backstein.

Einfuhr: Baumwolle, Jute, Steinkohlen, Maschinen, Roheisen, Salz.

Industrie: Kreenholmer Baumwollmanufaktur auf Insel der Narwa mit eigenem El.-W., Tuch- und Flachsmanufaktur von Kreenholm mit El.-W., Baumwollfabrik, Leinenweberei mit 2 Sägewerken, 2 kleine Maschinenfabriken, Eisengießerei

und große Wäscherei, Seifen- und Lederfabrik, Holzbearbeitungswerkstätten, 2 Ziegeleien, 3 Druckereien.

Narva Jõesuu (Hungerburg)

(BB 15 SO).

Estnische SSR., Kreis Viru.

1640 Einw. (1934).

(480 Wohngebäude, davon 477 aus Holz.)

Marktflecken und Badeort sowie Außenhafen von Narva am linken Ufer der Narvamündung, nordwestlich von Narva.

Krankenhaus, Wasserheilanstalt, Kurhaus mit 70 Zimmern, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Hafenanlagen: Von Januar bis Mitte Mai infolge Eisbedeckung keine Schifffahrt. Barre vor der Flußmündung versendet jedes Frühjahr bis auf 1,2—1,5 m Wassertiefe. Nach der Frühjahrsschmelze wird sie auf 4,5—5 m ausgebaggert. Die Reede hat Platz für etwa 20 Schiffe (5—9 m Wassertiefe, 260 m Kailänge), Handkran, Speicher von 7,58 ha Grundfläche.

1 Sägewerk.

Narwa (BB 15 SO)

siehe Narva.

Neubad (BB 33 SW)

siehe Saulkrasti.

Naujoji Vileika (russ.: Nowo-Wilejsk; polnisch: Nowa Wilejka) (BB 329, R 23).

Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakei.

9230 Einw. (1931).

(806 Wohngebäude, 1931).

Östlicher Industrievorort von Vilnius (Wilna) am rechten Ufer der Vilnia (Wilejka).

Zweigpunkt der Bahnen Wilna—Daugavpils u. Wilna—Molodetschno (Molodeczno).

Apotheke, 6 Schulen, kleines El.-W., Wasserpumpstation, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Feuerwerkeranstalt, Schlachthof, Kasernen (russischer Militärstützpunkt).

Industrie: Waggonwerkstätten, Gießerei für Maschinenteile, Fabrik für landwirtschaftliche Geräte, Textilfabrik, Zementfabrik,

Sägewerke, Papierfabrik, Kartonfabrik, Likör- und Branntweinbrennereien, Mühlen.

Naumiestis (BB 6, M 22).

Litauische SSR., Kreis Šakiai.
3570 Einw. (1939).

Stadt am Zusammenfluß der Šešupė und Sirvinta und an der ostpreußischen Grenze gegenüber Šnirwindt. Straße 1. Ordnung mit Šakiai und Mariampolė.

Wasserkraftwerk, Postamt, Infanteriekaserne, Flugplatz mit Kasernen.

2 Ölpresereien, Motormühle, Pferdeschlächtere, Gänsemästerei.

Nemakščiai (BB 318, L 20).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai, Amtsbezirk Tytuvėnai.
890 Einw. (1925).

Dorf westlich Raseiniai. Bahnhof der Strecke Šiauliai—Tauragė. Straße 1. Ordnung an die Hauptdurchfahrtsstraße Riga—Tilsit.

El.-W., Postamt, Artilleriedepot.
Sägemühle, Windmühle.

Neu-Traken (BB 328, Q 23)

siehe Trakai.

Nömme (BB 13 SW)

siehe Nömme.

Nömme (Nömme) (BB 13 SW).

Estnische SSR., Kreis Harju.
15 110 Einw. (1934).

(2466 Wohngebäude, davon 2369 aus Holz.)

Reine Wohnstadt südwestlich von Tallinn, soll neuerdings mit Tallinn vereinigt sein. Bahnhof der Strecke Tallinn—Keila. Durchgangsstraße Tallinn—Tartu.

Unter der Bevölkerung 1000 Russen.

Nowa-Wilejka (BB 329, R 23)

siehe Naujoji Vileika.

Nowo-Aleksandrowsk (BB 321, S 19)

siehe Zarasai.

Nowo-Wilejsk (BB 329, R 23)

siehe Naujoji Vileika.

Nowyje Troki (BB 328, Q 23)

siehe Trakai.

Oberpahlen (BB 24 NW)

siehe Põltsamaa.

Ūdenpāh (BB 24 SW)

siehe Otepāā.

Oger (BB 43 NW)

siehe Ogre.

Ogre (Oger) (BB 43 NW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

1730 Einw. (1935).

Luftkurort, Villen- und Gartenstadt an der Einmündung der Ogre (starke Strömung) in die Daugava (Dwina, Düna) südöstlich von Riga. Großes Flußbad an der Ogre.

Bahnhof der Strecke Riga—Daugavpils.

Apotheke, 2 Hotels, Pensionen, 300 Villen, Großkraftwerk bei Kegum (siehe dort), Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

2 Sägemühlen, Mühle.

Olita (BB 327, O 24)

siehe Alytus.

Otepāā (Odenpāh) (BB 24 SW).

Estnische SSR., Kreis Tartu.

2020 Einw. (1934).

(385 Wohngebäude, davon 355 aus Holz.)

Marktflecken an der Straße 2. Ordnung Valga—Tartu und an der oberen Elwa.

1 höhere Schule, Fernsprechamt.

Pabaži (Pabbasch) (BB 33 SW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

Einwohnerzahl unbekannt.

Dorf und Sommerfrische am Flußchen Peterupe in einem Kiefernwald an der Straße Riga—Ainaži, nordöstlich von Riga. Station der Strecke Riga—Rūjiena.

Brücke über den Peterupe-Fluß.

Pabbasch (BB 33 SW)

siehe Pabaži.

Pabradė (polnisch: **Podberezie**)

(BB 325, R 22).

Litauische SSR., Kreis Švenčionys.
2800 Einw. (1937).

Ort an der Žeina nordöstlich Vilnius (Wilna).

Zweigpunkt der Bahnen Wilna—Dünaburg und Wilna—Woropajewo.

80. 79

Apotheke, El.-W., Tankstelle, Post- und Telegraphenamt.

Gerberei, Schindelfabrik, Sägewerk.

Paide (Weissenstein) (BB 24 NW).

Estnische SSR., Kreis Järva.

3290 Einw. (1934).

(539 Wohngebäude, davon 501 aus Holz.)

Kreisstadt an der Pärnu, liegt beinahe in der Mitte der Estnischen SSR.

Bahnhof der Strecke Türi—Tapa. Hauptdurchfahrtsstraße (nordöstlich der Stadt) Tallinn—Valmeria.

Burgberg in beherrschender Lage.

Krankenhaus, 3 höhere Schulen, 1 Hotel, El.-W. (mit Torf geheizt), Fernsprechamt, Flugplatz, Torfgewinnung.

Industrie: Kleine Maschinenfabrik, Ziegelei, Streichholzfabrik, Zigarettenfabrik.

Pakruojis (BB 314, O 18).

Litauische SSR., Kreis Šiauliai.

1070 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Pakruojis, östlich Šiauliai. Bahnhof der Strecke Šiauliai—Biržai.

El.-W., Postamt.

Brauerei.

Palanga (Polangen) (BB 1a, H 18).

Litauische SSR., Kreis Kretinga.

3000 Einw. (1939).

Dorf (Hauptort des Amtsbezirkes) nördlich eines bis zur Ostseeküste reichenden Waldes nahe der ostpreußischen Grenze.

Schloß.

Schulen, El.-W., Fernsprechamt. Flugplätze mit 2 Flugzeughallen (40 m lang, aus Holz), massiven Gebäuden, Holzschuppen, Unterstand für Munition und Schießübungsplatz.

330 m lange Landungsbrücke für Fahrzeuge bis 2 m Tiefgang. Der Brückenkopf ist 80 m lang und 10 m breit.

Industrie: Bernsteinindustrie (300 Arbeiter beschäftigt) mit 6 Fabriken oder Werkstätten, Betonwarenfabrik, Dampfmühle.

Paldiski (Baltischport) (BB 13 SW).

Estnische SSR., Kreis Hayu.

850 Einw. (1925).

(131 Wohngebäude, davon 95 aus Holz.)

Hafenstadt und Seebad auf einer erhöhten Ebene östlich der Bucht von Rogerwiek am Eingang des Finnischen Meerbusens. Die sich rechtwinklig schneidenden Straßen sind breit und reichen bis zum Hafen. Dieser ist fast immer eisfrei und kann in strengen Wintern von Eisbrechern offengehalten werden. Früher unbedeutend. Wird heute von den Russen zum Flottenstützpunkt ausgebaut.

Bahnverbindung mit Tallinn und Leningrad.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Apotheke, höhere Schule, Fernsprechamt, Post- und Telegraphenamt, Küstenbatterien, U-Boot-Netz von Paldiski nach der Insel Pakri, Marineflugplatz mit Baracken und Flakartillerie südlich des Ortes beim Dorf Laoküla, Materiallager (Baumaterialien, Lebensmittel, Artilleriegerät, Granaten, Sprengstoffe und Minen), Kirchhof als gut getarntes Munitionslager.

Hafenanlagen: Nach Südwest Ostmole und nach Südost Hafendamm mit 21 m breiter Einfahrt von Süden. Wasserfläche 9,8 ha, Tiefe 6,6 m, Kailänge 400 m, für 3 bis 4 mittelgroße Schiffe, Gleisanschluß, mehrere Speicher mit heizbaren Doppelwänden (12,1 ha).

Fischverarbeitungsfabrik, Eisenbahnwerkstätten.

Panevėžys (russ.: Ponewesch; deutsch: Ponewesk) (BB 320, P 19).

Litauische SSR., Kreis Panevėžys.

26 650 Einw. (1939).

Kreis- und wichtige Industriestadt im mittleren Teil der Litauischen SSR. an der Nevėžis (Newjasha, ist der wirtschaftliche Mittelpunkt des nördlichen Litauens).

Eisenbahnknotenpunkt der Bahnen Daugavpils—Šiauliai und Panevėžys—Švenčionys. Knotenpunkt neuerer Straßen.

Umsatz von Flachs.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: El.-W. (1616 kW Leistung), Post- und Telegraphenamt, Lagerhaus der land-

wirtschaftlichen Genossenschaft, Druckerei, Infanteriekaserne, Militärflugplatz (800 mal 1000 m Fläche) mit Flugzeughalle, Heeresfunkstelle, 18 Unterkunftsgebäuden, Nebengebäuden und Munitionslager.

Industrie: 2 Maschinenfabriken, 2 Gießereien, Autoreparaturwerkstätte, chemische Anstalt, Lack- und Farbenfabrik, Terpentin-, Teer- und Schmierfabrik. Leinen- und Juteweberei, Textilfabrik, Woll- und Baumwollweberei, Wollspinnerei, 3 Wattefabriken, 3 Seilereien, Wäschefabrik, Flachsverarbeitung, Leder- verarbeitungsfabrik, 4 Schuhfabriken, Zementfabrik, 4 Sägemühlen, Seifenfabrik, die größten Mühlenbetriebe der Litauischen SSR. (11 Mühlen), Großschlächtereier „Maistas“ (Herstellung von Dauerfleischwaren, Konserven, Knochenmehl und Bacon), Tabakindustrie, Bierbrauereien, Spiritusherstellung, Zuckerfabrik, Marmeladefabrik, 5 Honigfabriken, Hefefabrik, Fruchtfabrik.

Papes c. (Pappensee) (BB 1a, H 17).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Liepāja.

Einwohnerzahl unbekannt.

Langgestreckte Ortschaft dicht nördlich der ehemaligen litauischen Grenze auf der Nehrung, die den Pappensee von der Ostsee trennt.

Fischerhafen, der durch 2 Molen von 280 und 300 m Länge gebildet wird.

Pappensee (BB 1a, H 17)

siehe Papes c.

Pasvalys (BB 315, P 17).

Litauische SSR., Kreis Biržai.

2790 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Pasvalys, südöstlich Biržai. Bahnhof der Strecke Šiauliai—Biržai.

El.-W., Postamt.

2 Dampfmühlen, Wassermühle.

Pärnu (russisch: Pjärnu; deutsch: Pernau) (BB 23 SW).

Estnische SSR., Kreis Pärnu.

20 330 Einw. (1934).

(3056 Wohngebäude, davon 2761 aus Holz).

Lage der Stadt: Kreis-, Hafen- und bedeutende Handelsstadt sowie Kurort an der Mündung des 134 km langen, bis Sindi schiffbaren Pärnu-Flusses in die Pärnu-Bucht des Rigaer Meerbusens. Am rechten Ufer Alt-Pärnu, durch Schwimmbrücke mit der neuen Stadt verbunden.

Bahnverbindung mit Tallinn und Mõisaküla. Hauptdurchfahrtsstraße Tallinn—Valmiera.

Unter der Bevölkerung 500 Russen.

Nikolaus- und Elisabethkirche, Rathaus, Krankenhaus, 5 höhere Schulen, 2 Hotels, El.-W.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalt, Infanteriekasernen, Zivilflugplatz (500 m mal 600 m), Schlacht- und Viehhof.

Eisverhältnisse: Gewöhnlich von Ende Dezember bis Anfang April Hafen durch Eis gesperrt.

Hafenanlagen: Sie bestehen aus dem Seekanal, dem eigentlichen Hafen und dem Winterhafen. Der Seekanal (250 m breit, 5,5—6 m tief) zwischen 2 langen Hafendämmen von der Reede zum Hafen. Der eigentliche Hafen, durch den Unterlauf der Pernau gebildet (1,3 km lang, 190—360 m breit, 3,6—5,5 m tief, Kaie von 500 m und 280 m Länge; Bau von 220 m langem Kai geplant). Gleichzeitige Umschlagsmöglichkeit für 5 Dampfer. Speicher von 20 070 qm Grundfläche. Schmalspurbahnverbindung.

Handel: Ausfuhr von Grubenholz, Brettern, Balken, Flachs, Leinsamen und Kartoffeln.

Einfuhr von Steinkohlen, Salz und Düngemitteln.

Seefischerei.

Industrie: Staatliche Reparaturenwerkstatt (Ausbesserung von Schiffsmotoren), 2 kleine Maschinenfabriken, Flachsspinnereien, Leinenweberei, Filzfabrik, Gerberei, Lederfabriken, Schuhwarenfabriken, Ölmühle, Ziegelei, Sägemühlen; bei Kodara 2 Ziegeleien, Streichholzfabrik, Papiermühle; bei Audru Brennerei und Molkerei, Brauerei, Schokoladenfabrik.

81. 80

Paulshafen (BB 41 NW)
siehe Pāvilosta.

Pāvilosta (Paulshafen) (BB 41 NW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Aizpute.
1000 Einw. (1925).

Hafenort 43 km nördlich Liepāja.
Der Hafen ist im unteren Lauf des
Flusses Saka, bei der Mündung in
die Ostsee eingerichtet worden.
Eisenbahnverbindung nach Liepāja
und Kuldīga.

Hafenanlagen: Von den bei-
den Ufern der Flußmündung des
Saka sind 2 Molen ins Meer hinaus-
gebaut: die 140 m lange Nordmole
und 225 m lange Südmole.

Handel: Einfuhr: Textilwaren,
landwirtschaftliche Werkzeuge.

Ausfuhr: Holz, Ziegelsteine, Land-
wirtschafts- und Fischereiprodukte.
Fischerei.

Sägemühle, Ziegelei.

Pernau (BB 23 SW)
siehe Pärnu.

Petrašiūnai (BB 323, O 17).
Litauische SSR., Kreis Kaunas,
Amtsbezirk Prežaislio.
Einwohnerzahl unbekannt.

El.-W., Überlandzentrale sollte 1930
vollendet werden, mit 2 Dampf-
turbinen von je 2200 kW Leistung,
Torffeuerung. Ausbau geplant bis zu
24 000 kW.

Papierfabrik, elektrische Mühle.

Petschora (BB 35 NW)
siehe Petseri.

Petschur (BB 35 NW)
siehe Petseri.

Petseri (russisch: **Petschora**; deutsch:
Petschur) (BB 35 NW).
Estnische SSR., Kreis Petseri.
4270 Einw. (1934).

(629 Wohngebäude, davon 587 aus
Holz).

Kreisstadt westlich Võru. Bahn-
zweigpunkt der Strecken Valga—
Pskow und Petseri—Tartu. Knoten-
punkt lokaler Straßen.

Unter der Bevölkerung 1745
Russen.

Höhlenkloster.

Krankenhaus, höhere Schule,
Fernsprechamt.
Handel.

siehe Piltene.
siehe Pilene.

Piltene (Piltten) (BB 31 SW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Ventspils.
740 Einw. (1935).

Stadt 20 km südöstlich Ventspils
am rechten Ufer der Venta (Win-
dau).

Geplanter Flugstützpunkt (3/40).
Mühle.

Pilviškiai (BB 16b, M 23).
Litauische SSR., Kreis Vilkaviškis.
2910 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Pilviš-
kiai, an der Šešupė nordöstlich Vil-
kaviškis. Bahnhof der Strecke
Insterburg—Kaunas.

2 El.-W., Postamt.

Brücke über die Šešupė.

Betonwarenfabrik, 2 Motormühlen.

Pioromont und Rybaki (BB 328).
Litauische SSR., Kreis Vilnius—
Trakai.

Einwohnerzahl unbekannt.

Vorstädte von Vilnius (Wilna) am
rechten Ufer der Neris (Wilija).

Pjärnu (BB 23 SW)
siehe Pärnu.

Plaviņas (Stockmannshof) (BB 44 NW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Riga.

1470 Einw. (1935).

Stadt am rechten Ufer der Dau-
gava (Dwina, Düna). Zweigpunkt
der Bahnen Riga—Madona und
Riga—Daugavpils.

Fernsprechamt.

Zementfabrik, Sägemühle, Mühle.

Plungė (BB 1a, K 18).
Litauische SSR., Kreis Telšiai.
5260 Einw. (1939).

Stadt westsüdwestlich Telšiai.
Bahnhof der Strecke Šiauliai—Kre-
tinga. Knotenpunkt lokaler Straßen.

2 El.-W., Tankstelle, Funkstation,
Infanteriekaserne.

Industrie: Nähmaschinen-
fabrik, Leingarn-, Leingewebe- so-

wie Baumwollmanufakturfabrik (Zwirnerei, Weberei), Weberei, Leinenwebereien, 2 Schuhwarenfabriken, 3 Ziegeleien, 2 Sägemühlen, Motor- und Wassermühle.

Polangen (BB 1a, H 18)
siehe Palanga.

Põltsamaa (Oberpahlen) (BB 24 NW).
Estnische SSR., Kreis Viljandi.
2610 Einw. (1934).
(342 Wohngebäude, davon 285 aus Holz).
Unbedeutendes Landstädtchen an der Põltsamaa. Knotenpunkt lokaler Straßen.
Altes Schloß.
Krankenhaus, höhere Schule, Fernsprechamt.

Ponewesch (BB 320, P 19)
siehe Panevėžys.

Ponewesk (BB 320, P 19)
siehe Panevėžys.

Preenkult (BB 307, J 16)
siehe Priekule.

Preiļi (Prely) (BB 44 SO).
Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Daugavpils.
1660 Einw. (1935).
Stadt nördlich von Daugavpils. Knotenpunkt lokaler Straßen.
Schlachthof.
Gerberei, Wollbearbeitungsfabrik.

Prely (BB 44 SO)
siehe Preiļi.

Preny (BB 327, O 23)
siehe Prienai.

Priekule (Preenkult) (BB 307, J 16)
Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Liepāja.
1350 Einw. (1935).
Kleinstadt 37 km ostsüdöstlich Libau (Liepāja). Zweigpunkt der Bahnen Libau—Mažeikiai und nach Krottingen (Kretinga). Knotenpunkt mehrerer Straßen.
Kirche, Hotel, Schule, geplanter Flugstützpunkt (3/40).
Maschinenfabrik.

Prienai (Preny) (BB 327, O 23).
Litauische SSR., Kreis Mariampolė.
4190 Einw. (1939).

Stadt südlich Kaunas am linken Ufer der Nemunas (Njemen, Memel), die hier in einem großen Bogen fließt. Straßenverbindung 1. Ordnung mit Kaunas und Alytus.

El.-W., Postamt, Tankstelle, Straßenbrücke über die Nemunas, Infanterie- und Artilleriekaserne, russischer Flugplatz.

Industrie: Terpentinfabrik, 2 Schuhfabriken, 2 Schuhwarenfabriken, Möbelfabrik, Ölpresserei, Sägewerk, 3 Sägemühlen, elektrische Mühle, Dampfmühle, Wassermühle, Motormühle, Brauerei.

Puikule (BB 33 NO).
Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valmiera.
980 Einw. der Landgemeinde (1935).
Knotenpunkt der Eisenbahnstrecke Riga—Rūjiena und der Schmalspurbahn Smiltene—Valmiera—Ainazi. Straßenverbindung mit Aloja. Das Dorf liegt nördlich der Station an der Straße nach Aloja.
Postamt.

Pytalewo (BB 35 SO)
siehe Jaunlatgale.

Radviliškis (BB 314, N 18).
Litauische SSR., Kreis Šiauliai.
6860 Einw. (1939).
Stadt im Sumpfgebiet südöstlich Šiauliai. Bahnhof der Strecke Šiauliai—Kaunas. Durchgangsstraße Telšiai—Panevėžys.

Postamt, Tankstelle, Erdöldepot, wichtiger Bahnhof, Panzerkaserne.

Industrie: Gießerei, Schuhwarenfabrik, Glasfabrik (Bau begonnen), Torfwerk, Molkerei, Dampfmühle, 3 Windmühlen.

Rakischke (BB 316, R 18)
siehe Rokiškis.

Rakischki (BB 316, R 18)
siehe Rokiškis.

Rakvere (Wesenberg) (BB 14 SO).
Estnische SSR., Kreis Viru.
10 030 Einw. (1934).
(1390 Wohngebäude, davon 1216 aus Holz).
Landstädtchen östlich Tallinn, an der Bahnstrecke und Durchgangs-

straße Tallinn—Leningrad. Stichbahn nach Kunda.

Burgruine.

Krankenhaus, 5 höhere Schulen, 2 Hotels, Fernsprechamt, Flugplatz (1 km mal 1 km; Leithorst, kann noch erweitert werden), Standort.

Industrie: Leinenweberei, 3 Gerbereien, Auto-Reparaturwerkstatt, Stärkefabrik, Ziegelei.

Raseiniai (russisch: **Rossieny**; deutsch: **Rasseinen**) (BB 318, M 20).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai. 6200 Einw. (1939).

Kreisstadt auf einem höher gelegenen Teil der litauischen Platte nordwestlich Kaunas.

Nächster Bahnhof nordwestlich des Ortes bei Šienlaukis. Knotenpunkt der Straßen Memel—Kaunas und Šeduva—Šakiai—Virbalis—Eydtkuhnen.

Krankenhaus, Gaswerk, El.-W., Postamt, Kaserne, Flugplatz.

Industrie: Elektrotechnischer Betrieb, 6 Schuhwarenfabriken, Betrieb der Häuteverwertungsindustrie, Lederverarbeitungsfabrik, Textilfabrik, Betonwarenfabrik, 2 Ziegeleien, 9 Sägemühlen, 10 Mühlenbetriebe.

Rasseinen (BB 318, M 20)

siehe Raseiniai.

Reval (BB 13 SW SO)

siehe Tallinn.

Rēzekne (russisch: **Reshiza**; deutsch: **Rositten**) (BB 45 NW/45 SW).

Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Rēzekne.

13 140 Einw. (1935).

Kreisstadt und kulturelles Zentrum Lettgallens am Rēzekne-Fluß, an deren rechtem Ufer saubere Häuser an breiten Straßen stehen. Am linken Ufer enge, ungepflasterte Straßen und mehr oder minder schmutzige Behausungen der jüdischen Bevölkerung.

Eisenbahnknotenpunkt (2 Bahnhöfe) der Strecken Riga—Moskau und Daugavpils—Pskow (Pleskau). Knotenpunkt der Durchgangsstraße Daugavpils—Pskow und lokaler Straßen.

Bevölkerung (1925): 43,9% Letten, 25,4% Juden, 22,5% Russen, Litauer und Polen.

Ruinen einer Deutschordensburg.

Apotheken, 2 Hotels, Post-, Telegraphen- und Fernsprechverstärkeramt, Tankstelle, Flugplatz, Standort.

Umsatz von landwirtschaftlichen Produkten.

Industrie: 4 mechanische Werkstätten, Bierbrauerei, Mühle mit Ölpresserei, Mühle mit Wolltrocknerei.

Reshiza (BB 45 NW 45 SW).

siehe Rēzekne.

Rietavas (BB 1, K 19).

Litauische SSR., Kreis Telšiai.

1720 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Rietavas, an der Jura südlich Plungė.

El.-W., Postamt.

2 Sägemühlen, Wassermühle.

Riga (BB 43 NW/43 SW).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

385 060 Einw. (1935).

Bedeutung: Hauptstadt der Lettischen SSR., Bezirks- und Kreisstadt, der politische, kulturelle und wirtschaftliche Mittelpunkt und die größte Hafenstadt des Landes. Wichtige Ausfallpforte weiter Gebiete Osteuropas.

Geographische Lage: Die Stadt liegt etwa 15 km oberhalb der Mündung der Daugava (Dwina, Düna) in den Rigaer Meerbusen zu beiden Seiten des hier 800 m breiten Flusses. Die weitere Umgebung Rigas ist links der Daugava eine sandig-tonige Niederung. Noch heute sind weite Gebiete dieser Niederung versumpft (Tirulsümpfe). Dicht unterhalb der Stadt mündet in die Düna von links die nach Osten rechtwinklig abgebogene Lielupe (Kurische Aa). Weiter östlich mündet die Gauja (Livländische Aa) in den Rigaer Meerbusen.

Riga liegt an der Stelle des Daugavalaufs, an der eine leichtere Durchfurtung wegen geringerer Breite des Stromes infolge Bildung einer Reihe von Inseln möglich ist (Hasenholm).

Stadtplan und Baucharakter: Die Stadt, deren Gebiet 211 qkm umfaßt (davon 36 qkm Wasserfläche), wird durch die Daugava in zwei Hälften geteilt. Der älteste Teil (bis 1857 Festung) liegt am rechten Ufer. Er hat enge, krumme Straßen mit zwei größeren Plätzen. Die Hauptstraßen sind die Kalkstraße (Kalku iela) mit ihrer Fortsetzung, dem Freiheits-Boulevard (Brīvības gatve) und der Freiheitsstraße (Brīvības iela). Jenseits des Stadtkanals dehnen sich neuere Stadtteile aus, im Norden und Osten der vornehme livländische Stadtteil mit vielen Gärten und großen Esplanaden. Im Südosten der Lettgallische Stadtteil, in dem vorwiegend die Russen und Juden wohnen. Im Südwesten auf der linken Dünaseite und zum Teil auf den Inseln befindet sich der Mitauer Stadtteil, der durch drei Brücken mit dem rechten Ufer verbunden ist.

Eisverhältnisse: Im Winter hängt die Schifffahrt stark von den Eisverhältnissen des Rigaer Meerbusens ab, der nur in seltenen Fällen zufriert. Bei Nordwinden findet eine Ausfüllung mit Treib- und Packeis statt (Ende Januar bis Mitte April). Durch starke See-Eisbrecher kann aber der Verkehr aufrechterhalten werden. Die Daugava friert von Dezember bis Februar zu. Es kann jedoch durch starke Fluß-Eisbrecher eine Fahrrinne offengehalten werden.

Bevölkerung (1935): 60 % Letten, 9 % Russen, 11 % Juden, 4 % Polen. Der restliche Prozentsatz waren Volksdeutsche, die 1939 bis 1941 restlos ausgesiedelt wurden.

Kulturdenkmal und Kunstschatze: In der Altstadt Dom- oder Marienkirche mit Kreuzgang, St. Petri - Kirche mit 150 m hohem Glockenturm, St. Jakobi-Kathedrale, Klosterkirche der Dominikaner, früheres Rathaus (jetzt Stadtbibliothek), Schwarzhäupterhaus, Schloß, Parlamentsgebäude, großes und kleines Gildenhäus, Pulverturm, Universitätsgebäude, Nationaloper. Im Livländischen

Stadtteil griech.-orth. Kathedrale, Kunstmuseum. Im Lettgallischen Stadtteil St. Franziskus - Kirche. Im Mitauer Stadtteil die griech.-orth. Dreifaltigkeitskirche.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Militärkrankenhaus, Lungenheilstalt, 6 weitere Krankenhäuser, 12 große Hotels, Universität mit 4 größeren Instituten, Kunstakademie, Konservatorium, Technikum, Lehrerseminar, Handwerksschule, Navigationsschule, Militärschule, Handelshochschule, 8 Gymnasien, 2 Gaswerke, städtisches El.-W. (1937 Erzeugung von 88 342 400 kW-Stunden) mit 985 Transformatoren im Verteilernetz, El.-W. Jägel (liegt 23 km östlich Riga an der Straße Riga-Tinūži), El.-W. Augstprieds (liegt 23 km östlich von Riga, nördlich von Uexküll, Isķille), El.-W. Debelnieki (liegt 27 km östlich von Riga, 6 km nördlich von Uexküll), geheimes El.-W. am Babelitessee (unterirdisch, Mob-Maßnahme), mehrere Wassertürme, Hauptpost-, Telegraphen- und Fernsprechamt, mehrere weitere Post-, Telegraphen- und Fernsprechämter.

Vor der Übernahme durch die Sowjetunion besaß es an Verwaltungsgebäuden: Staatskontrolle, Statistisches Amt, Außenministerium, Finanzministerium, Innenministerium, Bildungsministerium, Landwirtschaftsministerium, Verkehrsministerium, Justizministerium, Kreisamt, Zollamt, Stadtverwaltung, Stadt- und Bezirksgericht, Senat, 5 Banken, Börse, Konsulate und Gesandtschaften von 21 Staaten.

2 Fliegerkasernen, 3 Artilleriekasernen, 2 Infanteriekasernen, 2 Pionierkasernen, 2 weitere Kasernen, großes Truppenlager am Stintsee mit Munitionsschuppen, Zitadelle (Armee Kommando, Offiziersschule, Proviantdepot, militärisches Laboratorium, Militärgefängnis und weitere militärische Gebäude), mehrere Munitionslager in der Stadt, Hauptartillerieniederlage, bei Spilve (am linken Dünaufer) Lager für Fliegermunition, militärische Transportniederlage, Bekleidungsarsenal, Auto-

park an der Mitauer Chaussee (für schwere Kraftwagen), Befestigungen (im Bau 1940) von Skiveri bis Riga, Flakstellungen in der Stadt, Landflugplatz, Wasserflugzeugbasis auf dem Stintsee (Kīsezers), Rigaer Sender mit drei Funktürmen, militärische Radiostation.

Mitauer Bahnhof, Dünaburger Bahnhof, Abstell- und Versorgungsbahnhof Kalpakparks, Zentralgüterbahnhof, 15 weitere Bahnhöfe, Stahlbogenbrücke (Eisenbahn und Straße) und Pontonbrücke (Straße) über die Dūna, Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Lielā Jugla (Jägelfluß), Eisengitterbrücke über den Mīlgrāvis (Mühlgraben), Hauptlebensmittelniederlage, Proviantamt, großes Versorgungslager der Eisenbahn, 7 Erdölniederlagen, 3 Benzin-niederlagen, Erdöl- und Benzin-niederlage, 8 Kohlendepots, staatliche Flachsniederlage, staatliche Spiritusniederlage, staatliches Kühlhaus, weiteres Kühlhaus, Schlachthof, Straßenbahndepot mit Reparaturwerkstätten.

Hafenanlagen: Die Wassertiefe des Flusses von der Mündung bis nach Riga beträgt im Durchschnitt 7,3 m.

Auf dem rechten Daugavaufer von Süden nach Norden: Der Stadtkai (1,2 km Kailänge; 7,3 m Wassertiefe) für Fracht- und Passagierverkehr (Schiffe laden dort Getreide, Flachs und Stückgut und löschen Kohle).

Zollkai (1025 m Kailänge; 7,3 m Wassertiefe) mit 2 elektrischen Hebekranen, Schwimmkran mit 130 t Hebekraft, 9 Warenschuppen (1,8 ha Fläche). Kai dient zum Löschen von Stückgut.

Andreaskai (Andrejsala) durch kleines Becken, den Andreashafen, vom Zollkai getrennt (600 m Kailänge; 7,3 m Wassertiefe) mit Elevator für 20 000 t Getreide, Heringslager (0,97 ha), Kühlhaus 16 000 t Fassungsvermögen, Schuppen und Speicher (2,7 ha), 5 Kohlendepots (15,56 ha).

Exportkai, vom Andreaskai durch den Exporthafen getrennt, mit 950 m Kaimauer aus Granit, 7,3 m

Wassertiefe, 400 m weitere Kaimauer in Planung, 14 Warenspeicher (0,53 ha), Kühlhaus (0,12 ha), zahlreiche Gleisanschlüsse. Kai dient zur Holzausfuhr sowie Kohlen- und Erdöleinfuhr.

Auf dem linken Daugavaufer von Süden nach Norden: A-B-Damm (1,3 km Kailänge) mit 560 m langem Bassin (6,5 — 7 m Wassertiefe, das zum Löschen von Steinkohle und Koks dient; 2 Kohlendepots (5,86 ha). Kieperhol-Damm (Kipsala), dient zum Verladen von Holz. Wohlershof-Damm. Hafenanlagen am Mühlgraben.

Handel: Einfuhr (1928): 75 302 t. Hiervon entfallen 37,3 % auf Steinkohlen, 15,7 % auf Getreide und Mehl, 4,9 % auf Koks, 3,5 % auf Zucker, 3,4 % auf Erdöl und Erdölprodukte, und der Rest auf Superphosphat, Eisen, Thomasmehl, Salz, Heringe, Fette, Zement, Gewebe und Maschinen.

Ausfuhr (1928): 377 005 t. Hiervon entfallen 85 % auf Holz und Holzmaterialien, 3,3 % auf Gips, und der Rest auf Papier und Pappe, Ziegelsteine, Leinsaat, Zellulose, Fleisch, Butter, Eier und Häute.

Verkehr: Eisenbahnknotenpunkt (Jelgavaer-, Daugavpils- und Tornakalna-Bahnhof) der Strecken Nord-Expreß (Paris—Berlin—Kowno—Riga), Riga—Reval (mit Anschlüssen nach Finnland), Riga—Moskau, Riga—Leningrad, Riga—Warschau und Riga—Daugavpils. Ferner innerlettische Strecken nach Liepāja, Rīgas Jurmāla und Heilbad Kemeris sowie die Vidsemer Küstenbahn.

Früher Schiffsverbindungen nach Stettin, Stockholm, London-Newcastle, Bremen, Hamburg, Lübeck, Kopenhagen, Rotterdam, Antwerpen, Reval—Pärnu—Kura-saare und Gotenhafen.

Luftverbindungen nach Berlin (Deutsche Lufthansa), Warschau (früher polnische Gesellschaft), Tallinn—Helsingfors (Deutsche Lufthansa), Stockholm—Moskau (Aertransport), Liepāja und Daugavpils.

Rüstungsindustrie: Flugzeugzellenfabrik, SSR-Munitionsfabriken (Patronenfabrik mit Her-

stellung von Hülsen, Sprengkapseln und Geschossen; Fabrik für Munition, Heeresausrüstung und Brückenkonstruktionen), Waggon- und Metallfabrik der Vairogs, Intendanturwerkstätten.

Sonstige Industrie: Schiffsbau: Werft und Maschinenfabrik Schatté & Co.; drei weitere Werften. Allgemeiner Maschinenbau: Eisenbahnwerkstätten, 5 Maschinenfabriken, Werkstätten für den Bau von Strickmaschinen, 2 Armaturenfabriken, 2 Schlüsselfabriken, 2 Automobil-Reparaturwerkstätten mit Karosseriebau, 10 Auto-Reparaturwerkstätten (auch Reserveteileanfertigung), Werkzeugfabrik, Kettenfabrik, 2 Fabriken für landwirtschaftliche Maschinen und Wagenfedern, verschiedene mechanische Werkstätten, 2 Werkstätten für Wagenbau, 2 Fabriken für Wagenachsen und -federn, Fahrradfabrik, 2 Fahrräder-Bauwerkstätten, Fabrik für Holzbearbeitungsmaschinen, Turbinenfabrik. Metallverarbeitung: Fabrik für Bleirohre, 8 autogenische Schweißereien, 3 Eisengießereien, 3 Drahtgewebefabriken, 2 Kupferschmieden, Fabrik für Feinmetall-erzeugnisse, Glockengießerei, Nadel-fabrik, 2 Metallstanzfabriken, Metallgießereien, 2 Tubenfabriken. Elektrotechnische Industrie: 2 elektrotechnische Fabriken, spezielle Fabrik für elektrische Apparate. Chemische Industrie: Superphosphatfabrik, Fabrik für Herstellung von Essigsäure, 2 Kohlensäurefabriken, Mineralölfabrik, vier Gummifabriken, Auto-Lackierungsfabrik, mehrere chemische Fabriken, verschiedene chemisch-technische Laboratorien, mehrere Farben- und Lackfabriken, 3 Lackfabriken, 2 Zündholzfabriken, 5 Vulkanisierungswerkstätten, 3 Knochenmühlen. Textilindustrie: 14 Textilfabriken, 2 Trikotagenfabriken, Filzfabrik, Baumwollspinnerei und -weberei, 2 weitere Webereien, Tuchfabrik, Wollbearbeitungsfabriken, Seilfabrik, 4 Seidenfabriken (2 davon gleichzeitig Wollfabriken). Lederindustrie: 18 größere und klei-

nere Gerbereien, 9 Lederfabriken, 6 Schuhwarenfabriken, Auto-Sattlereiwerkstätten, 2 Treibriemenfabriken, 4 Sattlereiwerkstätten. Pharmazeutische Industrie: Spezielle Werkstätte für medizinische Bandagen, Laboratorium für Verbandmaterial, Wattefabrik, 6 Glasfabriken, 2 Porzellanfabriken, 9 Asphaltbetriebe, Zementfabrik, 8 Zementwarenbetriebe, Teerfabrik, Gipsfabrik, Ziegelfabrik. Holz- und Papierindustrie: 7 Furnierfabriken, 4 Kistenfabriken, 8 große Holzbearbeitungsbetriebe, kleine Holzbearbeitungsbetriebe, 18 Sägewerke (einige mit Holzbearbeitung), mehrere Dachpappefabriken, 2 Kartonfabriken, mehrere kleine Papierfabriken. Lebensmittel- und Genußmittelindustrie: 6 große Bierbrauereien, 2 Pflanzenbutterfabriken, 9 Ölmühlen, 9 Konservenfabriken, einige Teigwarenfabriken, 9 Likörfabriken, 3 Makkaronifabriken, 7 Molkereien, Stärkefabrik, 7 Tabakfabriken, 6 Weinfabriken, 12 Seifenfabriken und -kochereien, Intendanturmühle und Brotfabrik, große Fleisch- und Konservenfabrik.

Rīgaer Strand (BB 42 NO)
siehe Rīgas Jūrmala.

Rīgas Jūrmala (Rīgaer Strand)
(BB 42 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Rīga.

7860 Einw. (1935).

Großes Seebad und Villenstadt (aus den Kurorten Priedaine, Lielupe, Bilderlingshof/Bulduri, Avoti, Dzintari, Majori, Dubbeln/Dubulti, Melluži, Asari bestehend), 18 km westlich Rīga auf einer von Kiefernforsten bedeckten Landzunge mit einem 20 km langen Badestrand zwischen dem Rīgaischen Meerbusen und der Kurländischen Aa (Lielupe). 20 000 Sommervillen.

Bahnhöfe der Vorortbahn nach Rīga.

Lungensanatorium, viele weiteren Sanatorien, Kurhaus, Hotel, größtes Touristenheim Lettlands, viele Pensionen, Heil-Badeanstalt (Medizi-

84 85

nische Bäder, Post- und Telegraphenamt, Flugplatz in Bilderlingshof, Tankstelle.

Gartenbau (besonders Erdbeerkulturen).

Rohküll (BB 22 NO)

siehe Rohnküla.

Rohnküla (Rohküll) (BB 22 NO).

Estnische SSR., Kreis Lääne.

Einwohnerzahl unbekannt.

Hafenort 2 km südwestlich Haapsalu. Straßenverbindung mit Haapsalu.

Ein von Molen umschlossener Hafen, der durch eine Mittelmole in Nord- und Südhafen geteilt wird. Nur letzterer kommt für den Schiffsverkehr in Frage (12 ha Wasserfläche; 5,8 m Tiefe, 1525 m Kai-länge).

Die Einfahrt wird durch einen Wellenbrecher geschützt.

Rokiškis (russisch: **Rakischki**; deutsch: **Rakischke**) (BB 316, R 18).

Litauische SSR., Kreis Rokiškis.

4880 Einw. (1936).

Kreisstadt im nordöstlichen Litauen, wo die litauische Schwelle in die Flußniederung der Daugava (Dwina, Düna) übergeht.

Bahnhof (südlich der Stadt) der Strecke Šiauliai—Daugavpils. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Krankenhaus, Gaswerk, 2 El.-W., Postamt, Tankstelle.

Industrie: Eisenwarenfabrik, elektrotechnischer und optischer Betrieb, Terpentin-, Teer- und Schmierfabrik, Textilfabrik, Fabrik der Woll- und Baumwollindustrie, 2 Wollspinnereien, Schuhwarenfabrik, Seilerei, 2 Betonfabriken, Karton- und Papierfabrik, Dampfmühle, Motormühle, 4 weitere Mühlenbetriebe.

Roja (Rojen) (BB 32 NW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Talsi.

Einwohnerzahl unbekannt.

Hafenort am Westufer des Rigaer Meerbusens. Bahnendpunkt der Strecke nach Talsi.

Der Hafen dient dem Holzexport und zu Fischereizwecken.

Nördliche und südliche Mole mit Leuchtfeuer, 2 Peilsignale mit Blinklichtern, Sturmsignal.

Rojen (BB 32 NW)

siehe Roja.

Römershof (BB 43 NO)

siehe Skīveri.

Rosenhof (BB 45 SO)

siehe Zilupe.

Rositten (BB 45 NW 45 SW)

siehe Rēzekne.

Rossieny (BB 318, M 20)

siehe Raseiniai.

Rujen (BB 33 NO)

siehe Rūjiena.

Rūjiena (Rujen) (BB 33 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Valmiera.

4340 Einw. (1935).

Stadt nördlich von Wolmar (Valmiera). Straßenknotenpunkt. Endpunkt der Bahn nach Riga. Knotenpunkt mit der Schmalspurbahn Gulbene—Walk—Pernau.

2 Kirchen.

Klinik, 2 Hotels.

Schule, Umladeeinrichtungen der Bahn, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Flugplatz im Norden, Tankstelle.

Industrie: Mechanische Werkstätte, 4 Wollbearbeitungsbetriebe, Sägewerk, 2 Mühlen.

Rumbonys (BB 327, O 24).

Litauische SSR., Kreis Alytus, Amtsbezirk Antenemunis.

90 Einw. (1925).

Kirchdorf am linken Nemunas (Njemen, Memel)-Ufer nördlich von Alytus.

Kaserne.

Rumšiškis (BB 323, O 22).

Litauische SSR., Kreis Kaunas.

1010 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Rumšiškis, am rechten Ufer der Nemunas (Njemen, Memel) östlich von Kaunas.

Postamt.

Schuhwarenfabrik, 2 Sägemühlen, Motormühle.

Rybaki (BB 328)

siehe Pioromont.

- Saarde** (BB 23 SO)
siehe Kilingi-Nõmme.
- Sabile** (Zabeln) (BB 32 SW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Talsi.
1820 Einw. (1935).
Stadt am rechten hohen Ufer der
Abava südlich von Talsi. Knoten-
punkt lokaler Straßen.
Hotel, Post- und Telegraphenamt,
Tankstelle.
- Šakiai (Schaki)** (BB 6, M 22).
Litauische SSR., Kreis Šakiai.
2580 Einw. (1939).
Kreisstadt westlich Kaunas. Straße
1. Ordnung mit Naumiestis—Gum-
binnen.
Krankenhaus, Gaswerk, 2 El.-W.,
Postamt, Tankstelle, Pionierkaserne.
Industrie: Chemische Fabrik,
Textilfabrik, 2 Ölmühlen, Sägemühle,
Dampfmühle, Motormühle, 4 weitere
Mühlenbetriebe.
- Salacgrīva (Salismünde)** (BB 33 NW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Valmiera.
920 Einw. (1935).
Stadt an der Einmündung der
Salaca in den Rigaer Meerbusen.
Sumpfige Umgebung mit Entwässer-
ungsgräben.
Post-, Telegraphen- und Fern-
sprechamt.
- Salakas** (BB 321, S 19).
Litauische SSR., Kreis Zarasai.
2130 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Sala-
kas, südwestlich Zarasai inmitten
eines Seengebiets.
El.-W., Post-, Telegraphen- und
Fernsprechamt.
- Salantai** (BB 1a, J 17).
Litauische SSR., Kreis Kretinga.
2180 Einw. (1939).
Hauptort des Amtsbezirkes Salan-
tai, an der Salanka nordöstlich Kre-
tinga.
Schuhwarenfabrik, Brennerei,
Dampfmühle, Wassermühle.
- Saldus (Frauenburg)** (BB 41 NO).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Kuldīga.
4410 Einw. (1935).

Stadt an der Ciecere. Marktzen-
trum eines großen landwirtschaft-
lichen Hinterlands. Station (nord-
westlich der Stadt) der Strecke Lie-
pāja—Rīga. Knotenpunkt lokaler
Straßen.

Hotel, El.-W., Post-, Telegraphen-
und Fernsprechamt, Tankstelle.

Industrie: Fabrik für land-
wirtschaftliche Maschinen, mecha-
nische Werkstätte, chemische Fa-
brik, Manufakturfabrik, Textilfabrik
mit Wollspinnerei und Weberei, 2
Webereien, Spinnerei, 3 Wollbear-
beitungsbetriebe, 2 Seilerwerkstät-
ten, 4 Lederfabriken (Gerbereien),
2 Sägemühlen, Bierbrauerei, Mühle.

Salisburg (BB 33 NO)
siehe Mazsalace.

Salismünde (BB 33 NW)
siehe Salacgrīva.

Sassmacken (BB 32 SW)
siehe Valdemārpils.

Saulkrasti (Neubad) (BB 33 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Rīga.
300 Einw. (1935).

Seebad mit Badestrand an der
Straße Rīga—Ainaži, nordöstlich von
Rīga. Station der Strecke Rīga—
Rūjiena. Große Station.

Pensionen, zahlreiche Villen, Was-
serturm mit moderner Pumpanlage,
Eisenbahn- und Straßenbrücke über
den Kisupe-Fluß.

Schadow (BB 314, N 18)
siehe Šeduva.

Schaki (BB 6, M 22)
siehe Šakiai.

Schaulen (BB 313, M 18)
siehe Šiauliai.

Schawli (BB 313, M 18)
siehe Šiauliai.

Schilehnen (BB 1, K 20)
siehe Šilalė.

Schlock (BB 42 NO)
siehe Sloka.

Schoden (BB 307, J 16)
siehe Skuodas.

85. 84

Seda (BB 1a, K 17).

Litauische SSR., Kreis Mažeikiai.
2090 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Seda,
an der Varduva südwestlich Mažeikiai.

El.-W., Postamt, Tankstelle.

Schuhwarenfabrik, Wassermühle.

Šeduva (Shadow) (BB 314, N 18).

Litauische SSR., Kreis Panevėžys.
3740 Einw. (1939).

Stadt südöstlich Šiauliai. Bahnhof
der Strecke Šiauliai—Daugavpils.
2 El.-W., Postamt.

Schuhwarenfabrik, Sägewerk, 2
Dampfmühlen, 2 Windmühlen.

Segewold (BB 33 SO)

siehe Sigulda.

Seirijai (BB 331, N 25).

Litauische SSR., Kreis Alytus.

Hauptort des Amtsbezirkes Seirijai,
an der Straße 1. Ordnung Alytus—Seinai
südwestlich Alytus.

El.-W., Postamt.

Industrie: 2 Maschinenfabriken,
Schuhwarenfabrik, Sägemühle,
2 Ziegeleien, Ölpresserei, Motor-
mühle, 2 Dampfmühlen.

Šiauliai (russisch: **Schawli**; deutsch:
Schaulen) (BB 313, M 18).

Litauische SSR., Kreis Šiauliai.
31 650 Einw. (1939).

Lage und Bedeutung der
Stadt: Kreisstadt nordnordwest-
lich Kaunas auf einer Anhöhe, die
von Sümpfen umgeben ist.

Eisenbahnknotenpunkt der Strecken
Jelgava—Kaunas, Šiauliai—Tilsit
und Liepāja—Daugavpils. Knotenpunkt
der Straßen Tilsit—Jelgava und Panevėžys—Mažeikiai.

Wichtiger Handels- und Industrie-
mittelpunkt des nordwestlichen Litauens.

Peter- und Pauls-Kirche mit höchstem
Turm Litauens (73 m), orthodoxe Kirche.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Krankenhaus,
Schulen (Gymnasien, Lehrerseminar),
2 El.-W., 3 Transformatorenhäuser,
Post- und Telegraphenamt, Infanteriekaserne
(mit Bahnanschluß, 4 Unterkunftsgebäuden,
2 Stallungen, 7 Lagerschuppen und

Benzinlager), ehemaliger Sitz eines
Stabes, Militärflugplatz (127,4 ha,
2 Flugzeughallen, Montagehalle,
6 Unterkunftsgebäude, Benzintank
von 30 000 Ltr. Fassungsvermögen,
Funkstation und Gleisanschluß),
Bahnhof von 2 km Gesamtausdehnung
(2 durchgehende Gleise, 11 Ausweichgleise,
9 Abstellgleise; großer Wasserturm,
Kohlendepot, 5 Wasserkranne, 5 Lagerschuppen
mit Rampen, eine große offene Rampe und
Eisenbahnwerkstätten), Naphthadepot
Shell beim Bahnhof Gubernija (2 Tanks,
3 Öllager, unterirdisches Tanklager),
weiteres Naphthadepot, große moderne
Siloanlagen (Elevator mit 3000 t Fassungsvermögen).

Šiauliai besitzt 85% der litauischen
Lederindustrie und 60% der Schuhindustrie.

Industrie: Fabrik für landwirtschaftliche
Maschinen, 4 Eisenwarenfabriken,
Autoreparaturwerkstätte, Draht- und
Nagelfabrik, 9 Schuhwarenfabriken,
4 Schuh- und Filzfabriken, 4 Betriebe
für Häuteverwertungsindustrie und
Lederfabriken, Leinen- und Jutewebe-
rei, 4 Textilfabriken, 7 Wollspinnereien,
Wattefabrik, Seilerei, 4 Trikotagen-
und Strumpffabriken, zwei Wäschefabriken,
Flachsverarbeitungsbetrieb, Knochenleimfabrik,
Schmierölfabrik, Arzneifabrik, Farbenfabrik,
Seifenfabrik, Zellulose- und Papierfabrik,
8 Möbelfabriken und Tischlereien,
Großschlächtereier (große Anlage,
Herstellung von Fleischprodukten,
Fetten, Futtermitteln, Konserven,
Bacon, Dauerfleischwaren und Geflügelmästerei),
Ölmühle, Stärkefabrik, Zuckerfabrik,
2 Schokoladefabriken, Großmolkerei
für Käsegewinnung, Bierbrauerei,
2 weitere Schlachthäuser, Darm-
schleimerei, 3 Eiergroßhandlungen.

Sigulda (Segewold) (BB 33 SO).

Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Rīga.

1620 Einw. (1935).

Stadt und Luftkurort nordöstlich
von Riga in der livländischen
Schweiz, auf einer Terrasse der tief-
eingeschnittenen, in vielen Bögen

dahinziehenden Gauja (Livländischen Aa).

Bahnhof der Strecke Walk—Riga.

Schloßpark mit Ordensburgruine.

Neues Schloß (jetzt Erholungsheim), Sanatorien, 2 Hotels, Pensionen, eisenhaltige Mineralquellen, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, viele Höhlen, Aussichtspunkt „Paradiesberg“, Tankstelle.

Betonwarenfabrik.

Šilalė (Schilehnen) (BB 1, K 20).

Litauische SSR., Kreis Tauragė.

1060 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Šilalė, nördlich Tauragė.

Postamt.

Sägemühle.

Simnas (BB 327, N 24).

Litauische SSR., Kreis Alytus.

1520 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Simnas, an der Straße 1. Ordnung Alytus—Kalvarija. Bahnhof der Strecke Alytus—Mariampolė.

El.-W., Postamt.

Maschinenfabrik, Schuhwarenfabrik, 2 Dampfmühlen, Wassermühle.

Sindi (Zintenhof) (BB 23 SW).

Estnische SSR., Kreis Pärnu.

1850 Einw. (1934).

(120 Wohngebäude, davon 103 aus Holz).

Marktflecken nordöstlich Pärnu, an der bis hier schiffbaren Pärnu. Staudamm im Fluß. Flußhafen. Bahnhof der Strecke Pärnu—Lelle.

Krankenhaus.

Torfgrube, Tuchfabrik, Ziegelei.

Širvintai (BB 324, Q 21).

Litauische SSR., Kreis Ukmergė.

2120 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Širvintai, an der Širvinta südöstlich Ukmergė.

El.-W., Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Motormühle, Windmühle, 2 Wassermühlen.

Skaidvilė (BB 318, L 20).

Litauische SSR., Kreis Tauragė.

1360 Einw. (1925).

Ortschaft (Hauptort des Amtsbezirkes) an der Anta und der

Hauptdurchfahrtsstraße Šiauliai—Tauragė. Bahnhof einer Kleinbahn nach Tauragė.

El.-W., Infanteriekaserne.

2 Sägemühlen, Dampfmühle, Wassermühle.

Skirsnemunė (BB 6, M 21).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai, Amtsbezirk Jurbarkas.

710 Einw. (1925).

Dorf am rechten Ufer der Nemunas (Njemen, Memel), östlich Jurbarkas.

Postamt.

Zementfabrik.

Skiveri (Römershof) (BB 43 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

860 Einw. (1935).

Flecken 5 km nordöstlich Jaunjelgava. Bahnhof der Strecke Riga—Daugavpils.

Bis Riga am rechten Daugava (Dwina, Düna) - Ufer Befestigungsarbeiten. Flugplatz im Bau (8/40).

Wollfabrik, Molkerei, Mühle.

Skuodas (Schoden) (BB 307, J 16).

Litauische SSR., Kreis Kretinga.

4410 Einw. (1939).

Ort (Hauptort eines Amtsbezirks) an der Bārta. Station der Strecke Memel—Priekule.

El.-W., Postamt.

11 Schuhwarenfabriken, Windmühle.

Sloka (Schlock) (BB 42 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland, Kreis Riga.

4650 Einw. (1935).

Stadt, bedeutendes Industriezentrum und Badeort westlich von Riga, zwischen der Lielupe (Kurländische Aa) und dem Rigaer Meerbusen.

Bahnhof der Strecke Riga—Ventspils. Hauptdurchfahrtsstraße Riga—Tukums.

Apotheken, Hotel, Post- und Telegraphenamt, Flußbrücke (150—200 m Länge), Tankstelle.

Industrie: Baltische Zellulosefabrik (Herstellung von Sulfiten, Zellulose und allen Zellulosepapieren) mit 2 Sägewerken, große Steinbrüche, 3 Schmieden, 3 Strickanstalten.

86. 85

Smilten (BB 34 SW)
siehe Smiltene.

Smiltene (Smilten) (BB 34 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland
Kreis Valka.

3750 Einw. (1935).

Stadt ost-südöstlich Valmiera. Endpunkt einer Bahn nach Valmiera. Zufahrtstraße zur Hauptdurchfahrtsstraße Riga—Pskow (Pleskau).

3 Hotels, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Suure-Jaani (Gr. St. Johannis)
(BB 23 NO).

Estnische SSR., Kreis Viljandi.

1030 Einw. (1934).

(193 Wohngebäude, davon 183 aus Holz.)

Marktflecken nordwestlich Viljandi.

Filzfabrik.

Stackeln (BB 34 NW)
siehe Strenči.

Staklišķės (BB 327, O 23).

Litauische SSR., Kreis Alytus.

1790 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Staklišķės, nordöstlich Alytus.

Postamt.

Brauerei, Dampfmühle, Wassermühle.

Staicele (BB 33 NO).

Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Valmiera.

870 Einw. (1935).

Flecken nordwestlich Valmiera. Stichbahn nach Pāle. (Bahn Ainaži—Valmiera.)

Papierfabrik.

Stockmannshof (BB 44 NW)
siehe Pļaviņas.

St. Palemonas (BB 323, O 22).

Litauische SSR., Kreis Kaunas,
Amtsbezirk Pažaislis.

30 Einw. (1925).

Bahnstation östlich Kaunas.

Postamt.

Ziegelei mit Gleisanschluß.

Strenči (Stackeln) (BB 34 NW).

Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Valka.

1760 Einw. (1935).

Stadt am rechten Ufer der Gauja (Livländische Aa). Bahnhof der Strecke Riga—Valka.

Wasserkraftwerk.

Wollbearbeitungsbetrieb, Mühle.

Subata (Subbat) (BB 44 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen,
Kreis Ilukste.

1490 Einw. (1935).

Stadt am Subatas ez. (Subbater See) westlich Ilukste. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Hotel, Post- und Fernsprechamt.
2 Mühlen.

Subbat (BB 44 SW)
siehe Subata.

Švėkšna (BB 1, J 19).

Litauische SSR., Kreis Tauragė.

1340 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Švėkšna, nordöstlich Heydekrug.

El.-W., Postamt.

2 Wassermühlen.

Švenčionėliai (polnisch: Nowe Swięciany) (BB 325, S 21).

Litauische SSR., ehemaliger Kreis.
4100 Einw. (1937).

Sommerfrische an der Žeimenas, westlich Švenčionys.

Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Utena—Švenčionys und Wilna—Daugavpils.

Apotheke, El.-W., Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt.

Gerberei, Terpentinfabrik, Mühlen.

Švenčionys (russisch: Swenzjany; polnisch: Swięciany) (BB 325, S 21).

Litauische SSR., Kreis Švenčionys.
6200 Einw. (1937).

(826 Wohngebäude 1931.)

Kreisstadt nordöstlich Vilnius (Wilna, in dem Tal des Fließchens Mera (Meri, Miava).

Kleinbahnverbindung mit Alytus. Straße 2. Ordnung (in mittelgutem Zustand) Vidžiai—Wilna.

Krankenhaus, 7 Schulen, kleines El.-W., Wasserturm, Postamt, Schlachthof, zur polnischen Zeit Standort.

Industrie: Wollkämmereien, Gerbereien, Mützenfabrik, Pechfabrik, Zigarettenschachtelfabrik, Ziegelei, Kunsthonigfabrik, Mühlen.

Sventa (BB 1a, H 17)
siehe Sventoji

Sventoji (Sventa) (BB1a, H 17).
Litauische SSR., Kreis Kretinga,
Amtsbezirk Darbėnai.
310 Einw. (1925).

Kleiner Fischerhafen an der Mündung der Sventoji (Sventa), 2 km von der litauisch-lettischen Grenze. Meteorologische Station.

Hafenanlagen: Hafen durch 2 Molen gebildet mit 50 m breiter Einfahrt. Südmole (330 m Länge, soll um 500 m verlängert werden), Nordmole (200 m Länge, soll um 250 m verlängert werden), Bau einer 3. Mole vorgesehen. Kaianlagen, Gleisanschluß. Hafen für Schiffe, bis 200 t, soll nach Beendigung der Neubauten für Schiffe von 2000 bis 3000 t angelaufen werden können. Schleppnetzfisherei.

Tallinn (Reval) (BB 13 SW/SO).
Estnische SSR.
137 790 Einw. (1934).
(8627 Wohngebäude, davon 6680 aus Holz.)
(Soll neuerdings mit Nõmme [s. d.] vereinigt sein.)
Hauptstadt der Estnischen SSR.

Geographische Lage:
Hafenstadt an einer steilen, felsigen Kliffküste auf einer Terrasse an der Revaler Bucht des Finnischen Meerbusens. Die Küste ist meist eisfrei und kann auch bei strengeren Wintermonaten von Eisbrechern offengehalten werden.

Auf einer ebenen Strandterrasse vor der Steilküste im Hintergrund der Revaler Bucht steht heute die Unterstadt, während sich auf der Höhe des Kalkplateaus, 80 m über der Unterstadt, die um den Dom gruppierte Oberstadt des sogenannten Domberges erhebt.

Im Gegensatz zu den engen und winkligen Straßenzügen des alten, mauerumzogenen Kerns stehen breite und regelmäßig angelegte Stadtanlagen der neueren Stadtviertel.

Eisenbahnknotenpunkt (siehe Verkehr). Hauptdurchgangsstraßen nach Leningrad, Võru, Valmiera, Pärnu, Haapsala und Hanila.

Unter der Bevölkerung 7888 Russen (1936).

St.-Olai-Kirche mit 124 m hohem Turm, Dom und Nikolaikirche, Domschloß, Museen.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: 5 Krankenhäuser, 2 Kliniken, Apotheken, 23 höhere Schulen, 4 Hotels, Gaswerk, El.-W., Wasserwerk, Wasserturm, Hauptpost- und Telegraphenamt, Verstärkeramt, 2 weitere Post- und Telegraphenämter, Rundfunksender, Küstensender, Baltischer Bahnhof, Felliner Bahnhof (Schmalspur), Hafenbahnhof (Schmalspur), Güterbahnhof, mehrere Kasernen, darunter 2 Infanteriekasernen, mehrere Truppenunterkünfte (u. a. in der Fabrik Dwigatel, in der Irrenanstalt), Parkplätze, Stabsgebäude des ehemaligen estnischen Marinestabes, 3 Pulvermagazine, Minen- und Sprengstofflager auf Paljassar (durch Flak geschützt), Hauptmunitionsdepot und Unterkünfte (unterirdisch) auf Paljassar, Marinearsenal, 2 F.-T.-Stationen, Zivilflughafen, Militärflughafen mit Hallen und Werkstätten, Seeflugstation, Markthalle, städt. Schlachthof mit Viehweide, Öllager, Erdöldepot, Speicher.

Hafenanlagen: Der Hafen zerfällt in den Neuen, Alten und Fischerhafen.

Der Alte Hafen (Vanasadam) liegt an der Südseite der Reede und ist von Molen und Wellenbrechern umgeben. Gesamtfläche 30 ha; er umfaßt 5 Becken und den Vorhafen: Hafenbecken I (2,2 ha Wasserfläche, 6,7 m Tiefe, 677 m Kailänge); Hafenbecken II (4,8 ha Wasserfläche, 7 bis 9,4 m Tiefe, 1000 m Kailänge); Hafenbecken III (2 ha Wasserfläche, 5,5 m Tiefe, 840 m Kailänge) ist mit dem Hafenbecken II durch einen von einer Drehbrücke überspannten Kanal verbunden; Hafenbecken IV (6,1 ha Wasserfläche, 8,1—10,5 m Tiefe, 896 m Kailänge); Vorhafenbecken (5,3 ha Wasserfläche, 7,5 bis 9,4 m Tiefe, 267 m Kailänge); Vorhafen (9,9 ha Wasserfläche, 7—10 m Tiefe, 950 m Kailänge). Alle Anlagen haben Gleisanschluß. An Hafeneinrichtungen sind vorhanden: 3-t-Kran,

3,5-t-Kran, 8 1,5-t-Krane, 4 Schwimmkrane mit 25—60 t Tragfähigkeit. Getreidespeicher (13 000 t Fassungsvermögen), zahlreiche weitere Speicher, Kohlenschuppen (13 000 t), Erdölbehälter (10 900 t Fassungsvermögen), 3 moderne Kühlhäuser, zahlreiche Leichter und Prähme.

4 Schwimmdocks von 13,7—17,7 m Breite und 1000—3000 t Tragfähigkeit.

Der Neue Hafen (Uussadam) in der Südwestecke der Reede besteht aus dem ringsum von Molen umschlossenen Kriegs- und Handels-hafen und dem sich nordwestlich anschließenden Hafen für Regierungsfahrzeuge.

Kriegs- und Handelshafen (29 ha Wasserfläche, 4,6—5,8 m Tiefe, 750 m Kailänge). Er dient als Holzausfuhrhafen und besitzt mehrere Holzlagerplätze, Erdöl-, Benzin- und Petroleumbehälter, Pumpstationen, Rohrleitungen und mehrere Warenspeicher. Winterhafen (68 m Kailänge). Der offene Hafen für Regierungsfahrzeuge (3,9 ha Wasserfläche, 5—6 m Tiefe, 710 m Kailänge) mit großem Kran der Beckerschen Werft.

Der Fischerhafen an der Südseite der Reede hat 3 m tiefe Einfahrt, die nach Nordwesten durch Steindamm geschützt ist. Ist nur für Fischerboote geeignet.

Handel und Verkehr (zur Zeit der estnischen Selbständigkeit): Ausfuhr: Holz, Papier, Getreide, Flachs, Leinsamen, Zement, Ziegel, Kartoffeln, Eier, Butter, Fleisch, Vieh, Spiritus. — Einfuhr: Maschinen, Baumwolle, Mehl, Futtermittel, Kunstdünger, Steinkohlen, Kolonialwaren.

Eisenbahnen nach Narva—Leningrad, Tartu — Valga — Riga, Mõisaküla — Pärnu, Paldiski und Haapsalu.

Flugzeugverbindungen nach Riga, Königsberg, Danzig, Berlin und Leningrad.

Industrie: Schiffs- und Maschinenbau (Staatliche Hafenwerkstätten im Alten Hafen mit 2 Eisengießereien und Maschinenfabrik; Peterswerft (veraltet); Baltische Werft mit 2 großen Hellingen, Werkstätten für Turbinen und Kesselbau,

Eisengießereien, Schmiede- und Holzbearbeitungswerkstätten; Beckersche Werft mit 100-t-Kran, 2 Maschinenfabriken; Elektrotechnische Fabrik; Waggonfabrik; Eisenbahnwerkstätten; Metallfabrik, Baumwollweberei, Seilfabrik, 3 Gerbereien, 2 Schuhwarenfabriken, Zementindustrie, 3 Möbelfabriken, Ziegelei, 3 chemische Fabriken, Sperrholzfabrik, 5 Sägewerke, Streichholzfabrik, Holzpappefabrik, Papierfabrik, Firnisfabrik, 6 Zigarettenfabriken, Spiritusdestillation, 2 Wurstfabriken, 8 Konfekt- und Schokoladenfabriken, Zentralmolkerei, Getreidemühlen.

Talsen (BB 32 SW)

siehe Talsi.

Talsi (Talsen) (BB 32 SW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland.

4120 Einw. (1935).

Kreisstadt nordöstlich von Kuldiga.

Bahnhof der Schmalspurbahn Stende—Ventspils. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Burgstätte.

2 Apotheken, Hotel, Post-, Telegraphen- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Industrie: Schmiede, mechanische Werkstätten, Gerberei, Stärkefabrik.

Tapa (Taps) (BB 14 SW).

Estnische SSR., Kreis Jariva.

3570 Einw. (1934).

(573 Wohngebäude, 536 davon aus Holz.)

Bahnknotenpunkt der Strecken Tallinn—Narva und Tapa—Tartu ost-südöstlich von Tallinn.

Höhere Schule, Fernsprechverstärkeramt, Schlachthaus, Standort.

Eisenbahnwerkstätte, Sägewerk.

Taps (BB 14 SW)

siehe Tapa.

Tartu (russisch: Jurjew; deutsch: Dorpat) (BB 24 SO).

Estnische SSR., Kreis Tartu.

58 880 Einw. (1934).

(4471 Wohngebäude, davon 3680 aus Holz.)

Kreisstadt in hügeliger Landschaft mit Flußhafen am schiffbaren Ema-

jōgi (Embach). Die Stadt hat sich außerhalb des alten Mauerzugs beiderseits des Fließchens entwickelt. Stadtkern ist der Dom- oder Schloßberg. Universitätsstadt. Bevölkerung: Esten, 2640 Russen, Letten und Juden.

Bahnhof der Strecke Riga—Tallinn. Knotenpunkt lokaler Straßen mit der Durchgangsstraße Tallinn—Võru.

Schloßruine, Universitätsgebäude mit Instituten und Bibliothek, mehrere Museen, Botanischer Garten.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Lazarett, 11 Krankenhäuser (mit Hochschulklinik und weiteren Kliniken), 13 höhere Schulen, 3 Hotels, Gaswerk, Fernsprechstärkeramt, Personenbahnhof mit Abstell- und Verschiebebahnhof, Kasernen, 3 Brücken über den Embach, Schlacht- und Viehhof, Markthalle, Versorgungsbetriebe.

Umsatz von Holz und Flachs.

Industrie: Maschinenfabrik, Leinenweberei, Filzfabrik, 6 Gerbereien, Schuhwarenfabrik, 2 Geschirrfabriken, 7 Sägewerke, Streichholzfabrik, 2 Ziegeleien, Zigarettenfabrik, 2 Bierbrauereien, Brennerei, Stärkefabrik, Mühlen.

Tarvast (BB 24 SW)
siehe Mustla.

Tauragė (Tauroggen) (BB 1, K 20).
Litauische SSR., Kreis Tauragė.
10 500 Einw. (1939).

Kreisstadt am Fließchen Akmenė, die sich weiter unterhalb mit der Šešusis zur Jūra vereinigt, an der ostpreußischen Grenze nordöstlich Tilsit.

An der Bahn und Durchgangsstraße Tilsit—Šiauliai.

Krankenhaus, 2 El.-W., Post- und Telegraphenamt, Dragonerkaserne (mit 2 Gebäuden, Fahrzeughallen u. Tankanlagen von 30 t Fassungsvermögen), Infanteriekaserne.

Industrie: Großschlächtereier „Maistas“ (Herstellung von Dauerfleischwaren, Fetten, Konserven, Bacon) mit eigener Kraftanlage, Maschinenfabrik, Textilfabrik, Schuhfabrik, Seilerei, 2 Betriebe der

Woll- und Baumwollmanufaktur, 4 Möbelfabriken, 4 Sägewerke, Fabrik für Haut- und Fellverarbeitung, 8 Mühlenbetriebe, Gänsemästerei, Darmschleimerei.

Tauroggen (BB 1, K 20)
siehe Tauragė.

Telschen (BB 1a, K 18)
siehe Telšiai.

Telšiai (Telschen) (BB 1a, K 18).
Litauische SSR., Kreis Telšiai.
5900 Einw. (1939).

Kreisstadt an einem See im nördlichen Litauen. Bahnhof der Strecke Kretinga—Šiauliai. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Krankenhaus, 2 El.-W., Postamt, Tankstelle, Buchdruckereibetrieb.

Industrie: Leinen- und Juteweberei, Seilerei, Zement- und Betonfabrik, Möbelfabriken und Tischlereien, Ziegeleien und Brennereien, Sägemühle, Streichholzfabrik.

Tōrwa (Törwa) (BB 34 NW).
Estnische SSR., Kreis Valga.
2600 Einw. (1934).
(408 Wohngebäude, davon 391 aus Holz.)

Kleines Landstädtchen an einem Zufluß des Võrtsjärw. Straßenverbindung mit Valga und Viljandi.

Höhere Schule, Fernsprechamt.

Trakai (russisch: Nowyje Troki; deutsch: Neu-Traken) (BB 328, Q 23).
Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakai.

2810 Einw. (1937).

Stadt zwischen dem Tataryski- und Luka-See westsüdwestlich von Wilna. Nördlich der Stadt 3 große Seen.

Bahnstation (südöstlich der Stadt) der Strecke Wilna—Grodno. Straßenverbindung mit Wilna.

Krankenhaus, 6 Schulen, El.-W., Post- und Fernsprechamt, Schlachthof, Tankstelle.

Chemische Fabrik, Schlosserei- und Mechanikerbetriebe, Zementfabrik, Ziegeleien, Mühlen.

Tryškiai (BB 313, L 17).
Litauische SSR., Kreis Šiauliai.
1300 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Tryš-

kiai, an der Virvyčia nordöstlich Telšiai.

El.-W., Postamt.
5 Schuhfabriken.

Tuckum (BB 42 NW)
siehe Tukums.

Tukums (Tuckum) (BB 42 NW).

• Lettische SSR., Bezirk Semgallen.
8140 Einw. (1935).

Kreisstadt an der Sloka (Schlock), die hier einen langgestreckten See bildet, auf einem Höhenzug gelegen, der wieder von Höhenzügen umgeben wird. Wichtiger Marktplatz für ein landwirtschaftlich reiches Hinterland.

Eisenbahnknotenpunkt (2 Bahnhöfe) der Strecken Riga—Ventspils und Jelgava—Tukums. Knotenpunkt lokaler Straßen.

Bevölkerung: 78% Letten, 11,7% Juden, Russen und Polen.

3 Apotheken, 2 Hotels, Pensionen, Post- und Telegraphenamt, Tankstelle.

Industrie: 2 Schmieden, 3 mechanische Werkstätten, 4 Wollbearbeitungsbetriebe, 2 Seilereien, 2 Sattlerwerkstätten, 4 Lederbearbeitungsbetriebe, Fabrik für Betonzeugnisse, 3 Sägemühlen, Molkerei, 2 Mühlen.

Türi (Turgel) (BB 23 NO).

Estnische SSR., Kreis Järva.
2900 Einw. (1934).

(421 Wohngebäude, davon 381 aus Holz.)

Stadt südwestlich Paide. Bahnzweigpunkt der Strecken Mõisaküla—Tallinn und Türi—Tapa.

El.-W. (südlich der Stadt), Fernsprechamt, Rundfunksender.

Große Papierfabrik, Ziegelei.

Turgel (BB 23 NO)
siehe Türi.

Tytuvėnai (BB 318, M 19).

Litauische SSR., Kreis Raseiniai.
1160 Einw. (1925).

Kleiner Ort (Hauptort des Amtsbezirkes) südlich Šiauliai. Die Umgebung ist sumpfig und seenreich. Station der Strecke Tauragė—Šiauliai.

Munitionsfabrik (1938 noch im Bau), 2 Sägemühlen, Ziegelei.

Ukmergė (Wilkomir) BB 320 / 324, P 20/21).

Litauische SSR., Kreis Ukmergė.
12 400 Einw. (1939).

Kreisstadt am rechten Ufer der Šventoji (Swenta), nordöstlich von Kaunas.

Stichbahn nach Jonawa. Knotenpunkt der Straßen Kaunas—Daugavpils und Panevėžys—Vilnius (Wilna).

Unter der Bevölkerung viele Juden.

Wehrwichtige und militärische Anlagen: Krankenhaus, El.-W., Wasserwerk, Post- und Telegraphenamt, Infanteriekaserne (mit 3 Unterkunftsgebäuden, 20 Nebengebäuden und 4 Munitionsschuppen), Lagerhaus der landwirtschaftlichen Genossenschaft, Benzinlager.

Industrie: Maschinenfabrik, Autoreparaturwerkstätte, Lederfabrik, 10 Schuhwarenfabriken, Fabrik pflanzlicher Öle und Fette, 2 Ölpressereien, Arzneifabrik, Betonwarenfabrik, Ziegelei (Brennerei), 2 Sägewerke, Brauereien, 3 Mühlenbetriebe.

Ust-Dwinsk (BB 33 SW)
siehe Daugavgrīva.

Utena (Uzjany) (BB 321, R 20).

Litauische SSR., Kreis Utena.
6280 Einw. (1939).

Kreisstadt im östlichen Litauen. Bahnhof der Bahn nach Panevėžys. Knotenpunkt der Straßen Kaunas—Daugavpils und Vilnius (Wilna)—Jekabpils.

Kreiskrankenhaus, Gaswerk, 2 El.-W., Post- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Industrie: 5 Schuhwarenfabriken, Wattefabrik, Sägewerk, 4 Sägemühlen, Stärkefabrik, Mühlenbetrieb.

Uzjany (BB 321, R 20)
siehe Utena.

Vabalnikas (BB 315, P 18).

Litauische SSR., Kreis Biržai.
1290 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Vabalnikas, südlich Biržai. Sumpfige Umgebung.

El.-W., Postamt.
2 Dampfmühlen, Motormühle, 2
Windmühlen.

Vainoda (Wainoden) (BB 307, K 16).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Liepāja.

1420 Einw. (1935).
Ort 7 km östlich von Priekule.
Bahnhof der Strecke Priekule—Ma-
žeikiai.

Fernsprechverbindung, geplanter
Flugstützpunkt (3/40).
Lederfabrik (Gerberei), Beton-
erzeugungsbetrieb, 3 Mühlen.

Valdemārpils (Sassmacken) (BB 32 SW).
Lettische SSR., Bezirk Kurland,
Kreis Talsi.

1140 Einw. (1935).
Stadt auf einem Hügel zwischen
der sumpfigen Niederung der Roja
und dem Sasmakas ez. (Sassmacker
See). Station einer Küstenbahn
nach Roja.
Flugplatz.

Valga (Walk) (BB 34 NW).
Estnische SSR., Kreis Valga.
10 840 Einw. (1934).
(1423 Wohngebäude, davon 1250
aus Holz).

Kreisstadt unmittelbar an der let-
tisch-estnischen SSR.-Grenze. Nach-
barstadt von Valka.

Eisenbahnknotenpunkt der Streck-
en Riga—Tapa und Riga—Pskow
(Pleskau). Knotenpunkt lokaler
Straßen.

Krankenhaus, 5 höhere Schulen,
2 Hotels, Post-, Telegraphen- und
Fernsprechverstärkeramt, Tank-
stelle, Sommerflugplatz (500 m mal
600 m, nicht für schwere Maschinen
geeignet), Standort.

Industrie: Eisenbahnwerk-
stätte, Ziegelei, Möbelfabrik, Bier-
brauerei.

Valka (Walk) (BB 34 NW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Valka.

3270 Einw. (1935).
Kreisstadt an der ehemaligen let-
tisch-estnischen Grenze. Die Grenze
trennt die Stadt in Valga und Valka.

Eisenbahnknotenpunkt der Streck-
en Alūksne—Rūjiena und Riga—

Tallinn. Knotenpunkt lokaler Stra-
ßen.

3 Hotels.
2 Sägemühlen.

Valmiera (Wolmar) (BB 33 NO).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Valmiera.

8480 Einw. (1935).
Kreisstadt auf dem hohen Ufer
der Gauja. Kaufs- und Verkaufs-
stelle eines weiten Hinterlandes, be-
günstigt durch 2 Zufuhrbahnen.

Eisenbahnknotenpunkt der Streck-
en Riga—Tallinn, Valmiera—
Ainaži und Valmiera—Smiltene.
Knotenpunkt lokaler Straßen.

Reste einer Burg, St. Simons-
kirche.

4 Hotels, Post-, Telegraphen- und
Fernsprechamt, Fernkabelverbin-
dung, Export-Schlachthof, Tank-
stelle.

Industrie: 6 mechanische
Werkstätten, 3 Wollverarbeitungs-
fabriken (eine davon auch Lein- und
Baumwollweberei), Gerberei, Fär-
berei, Sattlerwerkstätte, 2 Säge-
werke, Ziegelei, Brauerei, Brennerei.
Große Papierfabrik in Staicele
(Bahnverbindung: Stichbahn nach
Pāle, dann Bahn Haynasch/Ainaži—
Wolmar).

Varėna (polnisch: Orany) (BB 328, P 24).
Litauische SSR., Kreis Alytus.
Einwohnerzahl unbekannt.

Ort ostsüdöstlich Alytus.
Bahnzweigwerk der Strecken
Grodno—Wilna und Alytus—Varėna.
Post-, Telegraphen- und Fern-
sprechamt.

Varniai (Warnen) (BB 318, L 19).
Litauische SSR., Kreis Telšiai.
1980 Einw. (1925).

Ort (Hauptort des Amtsbezirkes)
an der Virvyčia zwischen Seen süd-
südöstlich von Telšiai.

El.-W., Infanteriekaserne.
Strumpffabrik, Möbelfabrik, Mo-
tormühle, Wassermühle.

Vecāki (Wezahken) (BB 33 SW).
Lettische SSR., Bezirk Livland,
Kreis Riga.
30 Einw. (1935).

89.88

Ehemals Fischerdorf, heute Seebad und Villenkolonie, 14 km nördlich Riga, liegt zwischen der Eisenbahnstrecke Riga—Rujen (Rujiena) (mit Bahnhof) und den schützenden Stranddünen in einem trockenen Kiefernforst.

Guterhaltene Straße nach Riga. Im Sommer reger Vorortverkehr.

Apotheke, Hotel (25 Zimmer), Pension (30 Zimmer), weitere Pensionen, 100 Einzelvillen, moderne Badeanstalt, Postamt.

Veisiejai (BB 331, N 25).

Litauische SSR., Kreis Seinai.

1300 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Veisiejai, inmitten von Seen an der Straße 1. Ordnung Alytus—Seinai.

El.-W.

Schuhwarenfabrik, Dampfmühle, Wassermühle.

Ventspils (russisch: **Windawa**; deutsch: **Windau**) (BB 31 SW).

Lettische SSR., Bezirk Kurland, Kreis Ventspils.

15 670 Einw. (1935).

Lage und Bedeutung der Stadt: Hafen- und Kreisstadt, Kurort und Seebad am linken (südlichen) Ufer der Venta (Windau), an deren Mündung in die Ostsee. Die Umgebung der Stadt ist ein großes Sumpfgebiet mit Streusiedlungen. Badestrand mit Villenbezirk.

Bahnhof der Strecke Riga—Ventspils.

Drittgrößter Hafen der Lettischen SSR., der natürliche Vorhafen von Riga, besonders im Winter, wenn die Eisverhältnisse den Seeweg nach Riga erschweren.

Bevölkerung: 83,5 % Letten, 7,9 % Juden, Russen.

Eisverhältnisse: Eisfreier Hafen. Im Februar Schwierigkeiten infolge Treibeis. Bei Westwind Bildung von Treibeisgürtel.

Ordensburg (jetzt Gefängnis), Schloß, Kirchen.

Krankenhaus, 2 Apotheken, 3 Hotels, El.-W., Hauptpost-, Telegraphen- und Fernsprechamt, F.-T.-Station, Holzbrücke über die Venta, Küstenbefestigungen, Fliegerkaser-

nen im Bau (8/40), Flugplatz als Leithorst (1,5 km mal 1 km) mit Hallen, Schuppen für Ausrüstungsgegenstände, Liegeplatz von Torpedobooten.

Hafenanlagen: Der Hafen von Ventspils besteht aus einem Vor- und Handelshafen (283 ha Wasserfläche, 150 ha für Schiffe benutzbar). Den Vorhafen bilden 2 vom Ufer ins Meer hineingebaute Molen, eine nördliche, eine südliche (5,3—6 m Wassertiefe; dient als Bergungshafen von Schiffen). Der Handelshafen erstreckt sich 13 km flußaufwärts. Flußbett verschlammt nicht. Am nördlichen Ufer Zollkai (400 m) mit 5 Speichern und 2 Kellern (4250 qm), Hebekran mit 43 t Hebekraft und Elevatorkai (1 km) mit Speicher und Schuppen (49 500 Quadratmeter), Elevator (für 28 000 t Getreide), Kühlhaus (für 2870 t Butter).

Einfuhr (1928) 13 932 t: Steinkohlen, Stückgut.

Ausfuhr (1928) 4734 t: Holz, Getreide, Flachs, Hanf, Butter.

Auf der Venta Fracht- und Passagierverkehr bis Kuldīga.

Stützpunkt der Seefischerei.

Industrie: Eisenbahnwerkstätten, Gußeisen- und Eisengießerei, 5 mechanische Werkstätten, 2 Wollbearbeitungsfabriken, 2 Rohlederbearbeitungsfabriken, 3 Seilereien, Glasfabrik, Ziegelei, Seifenfabrik, 12 Sägemühlen, Stärkefabrik, Brauerei, Brennerei, 2 Getreidemühlen.

Vidžiai (russisch: **Widsy**; polnisch: **Widze**) (BB 322*).

Litauische SSR., ehemaliger Kreis Brasataw.

13 030 Einw. der Landgemeinde (1931).

Flecken in der Litauischen Seenplatte nordöstlich Švenčionys.

Post- und Fernsprechamt.

Motormühle, Windmühle.

Viekšniai (BB 313, L 17).

Litauische SSR., Kreis Mažeikiai. 2490 Einw. (1939).

Hauptort des Amtsbezirkes Viekšniai, am rechten Ufer der Venta, südöstlich Mažeikiai. Bahnhof der

Strecke Liepāja—Šiauliai. Knotenpunkt lokaler Straßen.

El.-W., Postamt.

Brücke über die Venta.

Industrie: 4 Schuhfabriken, Betonwarenfabrik, Sägewerk, Wassermühle.

Viesīte (Eckengraf) (BB 44 SW).

Lettische SSR., Bezirk Semgallen, Kreis Jekabpils.

1340 Einw. (1935).

Stadt südsüdwestlich Jekabpils. Zweigpunkt der Kleinbahnen Nereta—Jekabpils und Viesīte—Daudzese. Knotenpunkt lokaler Straßen. Fernsprechamt.

Sägemühle, 2 Mühlen.

Viljandi (Fellin) (BB 24 SW).

Estnische SSR., Kreis Viljandi.

11 790 Einw. (1934).

(1342 Wohngebäude, davon 1040 aus Holz).

Kreisstadt am Viljandi Järw (Felliner See), der durch die Tānassilma zum Vorts Järw (Wirz See) entwässert.

Bahnhof der Strecke Mōisakūla—Tallinn. Knotenpunkt lokaler Straßen mit der Durchgangsstraße Tallinn—Valmiera.

Bevölkerung: Esten und Russen.

Krankenhaus, 5 höhere Schulen, Hotels, El.-W., Fernsprechamt, Ausstellungsplatz, Flugplatz (550 m mal 650 m), Standort.

Großer Pferdemarkt.

Industrie: Kleine Maschinenfabrik, Leinenweberei, Filzfabrik, Streichholzfabrik, Ziegelei, Molkerei, 3 weitere Molkereien in der Umgebung.

Vilkaviškis (Wilkowischken) (BB 16b, M 23).

Litauische SSR., Kreis Vilkaviškis. 8700 Einw. (1939).

Kreisstadt nahe der ostpreussischen Grenze. Westlich der Stadt liegt der große Paežeriu-See.

Bahnhof der Strecke Königsberg—Kaunas. Straßenknotenpunkt der Straßen Gumbinnen—Kaunas—Mariampolė—Šakiai.

Krankenhaus, El.-W., Postamt, Tankstelle, 2 Buchdruckereien, Kaserne.

Industrie: 3 Eisenwarenfabriken, Maschinenfabrik, Gießerei, chemische Fabrik, 2 Textilfabriken, Trikotagen- und Strumpffabrik, Wollspinnerei, Betrieb der Häuterverwertungsindustrie, Borstenverarbeitungsbetrieb, 2 Ölpresereien, 2 Sägemühlen, Ziegelei (Brennerei), Terpentin-, Teer- und Schmierfabrik, Tabakfabrik, 30 Mühlenbetriebe.

Vilkija (BB 323, N 21).

Litauische SSR., Kreis Kaunas.

1780 Einw. (1929).

Hauptort des Amtsbezirkes Vilkija am rechten Ufer der Nemunas (Njemen, Memel), nordwestlich Kaunas. Endpunkt einer Kleinbahn nach Kazlu—Rūda. Flußhafen.

Postamt.

Maschinenfabrik, Fellverarbeitungsfabriken, Sägemühle.

Vilnius (russisch **Wilna**; polnisch: **Wilno**) (BB 328, Q 23).

Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakai.

209 450 Einw. (1939).

(12 083 Wohngebäude, 1931).

Hauptstadt der Litauischen SSR., politischer, wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt.

G e o g r a p h i s c h e L a g e : Liegt in der von Nordost nach Südwest gerichteten Senke, südlich der oberlitauischen Seenplatte, und zwar an der Stelle, wo der Höhenzug von Oschmjana von Südosten an die litauische Hügelzone heranreicht und dadurch ein unruhiges Hügelland schafft. Im letzteren entspringt der Neris (Wilija)-Zufluß Vilnia (Wilejka), an dessen Zusammenfluß mit der Neris Wilna liegt. Die unmittelbar über der Stadt emporsteigenden Höhen erreichen in dem Dreikreuzberg bis 60 m relative Höhe.

S t a d t - u n d B a u c h a r a k t e r : Am Fuße des Wilnaer Schloßberges liegt die Altstadt, einst von einem Mauerzug umgeben, deren Verlauf die heutige Wallstraße erkennen läßt. Die neueren Außenviertel sind im Grundriß regelmäßiger angelegt, mit gradlinig sich hinziehenden breiten Straßen. Gegen Westen entwickelten sich auf einer 20—30 m

hohen Talterrasse bis zum Steil-
abhäng des Diluvialplateaus die
Stadtteile Lukischki, Pohulanka und
Neustadt. Auf den Gleithängen in-
nerhalb der Nerisflußschlingen gegen
Norden entwickelten sich die Vor-
städte Snipischki, Tuskulanum und
Swierzyniec. Gegen Nordosten am
Steilabfall der Nerisschleife ist die
Villenvorstadt Antokol emporgebaut.

Bedeutung: Eisenbahnknoten-
punkt der Strecken Warschau—Tur-
mont, Wilna—Kaunas, Wilna—Molo-
detschno (Mołodeczno) und Wilna
—Rowno (Rōwne). Bündelförmiges
Zusammentreffen der Verkehrswege
aus Kaunas, Warschau—Grodno,
Šiauliai—Liepāja und Ukmergė, so-
wie das Weiterleiten dieser Ver-
kehrswege in Richtung auf Lenin-
grad, Minsk, Smolensk und Moskau.

Bevölkerung (1939): 65,9 %
Polen, 28,2 % Juden, 3,8 % Russen,
0,8 % Weißrussen, 0,7 % Litauer.

Der älteste Stadtteil ist das Zen-
trum der Stadt. Die Hauptstraße
ist „Miednicki“. Hier enge, krumme
Straßen. Jüdisches Stadtviertel.

**Kulturdenkmäler und
Kunstschätze:** Zahlreiche
katholische und orthodoxe Kirchen,
Universität mit Bibliothek, Bischöf-
liches Palais, Museum, Bibliothek,
Lutnia-Theater, Technikum, Rat-
haus.

**Wehrwichtige und mili-
tärliche Anlagen:** Seuchen-
krankenhaus, Desinfektionsanstalt,
4 weitere Krankenhäuser, Augen-
klinik, Lazarett, Gaswerk, El.-W.
(4800 kW Leistung, 500 und 6300 V
Spannung), 2 weitere kleine El.-W.,
Wasserpumpwerk, Wasserturm, Was-
ser - Pumpstation, Kanalisation,
Hauptpost- und Telegraphenamt,
weitere Post- und Telegraphenämter,
9 Druckereibetriebe, Güterbahnhof,
großer Personenbahnhof, Stauwerk
der Neris im Norden, Repräsen-
tationspalast, Stadt-, Gebiets- und
Kreisverwaltungsgebäude, Gerichts-
und 2 Bankgebäude, Abteilung des
Innenkommissariates, Hauptgefäng-
nis, Untersuchungsgefängnis der
Wehrmacht, Unterkunft für Bahn-
schutz der GPU, Wasserverkehrs-

amt, Markthallen, Schlachthaus,
Schlachthaus mit Abdeckerei, zwei
Warendepots, Waggonwerkstätten,
Druckereien, 2 Militärbäckereien,
Artilleriewerkstätten, militärische
Depots und Lagerhäuser, Munitions-
depot, unterirdisches Wehrmachts-
lager, russisches Armee-Oberkom-
mando, Artillerie-, Pionier- und
Fliegerkaserne, 8 weitere Kasernen,
Milizkommando, F.-T.-Station, Rund-
funksender, Flughafen Porubanek
(Militär- und Zivilflughafen).

Industrie: Fabrikation land-
wirtschaftlicher Geräte, Gießerei,
Fabrik für Rundfunkgeräte, che-
mische und pharmazeutische Indu-
strie (Fabrik „Baltija“ mit Dünge-
mittelherstellung, Knochendestilla-
tion und Fettraffinerie; Jahres-
produktion: 350 t Öl, 65 t Glyzerin,
3000 t Stearin), Textilkombinat (der
Fabriken Karobis Požela und Vilnū
Textile), Baumwollweberei, Leder-
und Pelzverarbeitung, Bürsten- und
Pinselfabrikation, 2 Glasfabriken,
Ziegeleien, 6 Sägemühlen, Furnier-
werk, Streichholz- und Fahrrad-
felgenfabrik, 2 Kartonfabriken, 2
Zellulose- u. Papierfabriken, Seifen-
fabrik, Terpentin-, Teer- u. Schmie-
renfabrik, Flachsverarbeitungswerk,
Nahrungsmittel- und Genußmittel-
industrie (2 Schlachthäuser, Bon-
bon-, Schokoladen-, Likörfabrik,
Früchte- und Gemüse-Konserven-
fabrik, Dampfmolkerei, 3 Ölmühlen,
Tabakfabrik, Brauereien, 5 Mühlen-
betriebe), städtische Gärtnereien.

Im Wilnaer Landgebiet:
Textilfabrik, Holzdrahtfabrik, Bake-
litfabrik, Betonfabrik, Ziegelei, vier
Sägemühlen, Knochenmühlenfabrik,
Exportschlächtereie und Konserven-
fabrik, Tabakfabrik.

Virbatis (Wirballen) (BB 16b, M 23).

Litauische SSR., Kreis Vilkaviškis.
4700 Einw. (1939).

Grenzstadt zwischen Ostpreußen
und der litauischen SSR. gegenüber
von Eydtkuhnen.

Bahnhof der Strecke Königsberg—
Kaunas.

Postamt.

Industrie: 2 Maschinenfabri-
ken, Gießerei, chemische Fabrik,

Schuhwarenfabriken, Betonwarenfabrik, Möbelfabriken, Sägewerk, Sägemühle, Fabrik technischer Öle und Fette, Ölpresserei, 2 Motormühlen, Dampfmühle, 3 Windmühlen, Gänsemästerei.

Višķi (Wischky) (BB 44 SO).

Lettische SSR., Bezirk Lettgallen, Kreis Daugavpils.

750 Einw. (1935).

Ort zwischen 2 großen Seen. Wegekreuzungspunkt. Station der Strecke Daugavpils—Pskow (Pleskau).

Wollbearbeitungsfabrik, 3 Mühlen.

Võõpsu (Wöbs) (BB 25 SW).

Estnische SSR., Kreis Võru.

450 Einw. (1934).

(126 Wohngebäude, davon 118 aus Holz.)

Kleiner Hafenort (Marktflecken) an der Nordwestseite des Pihkwa Järw (Pleskauer See). Straßenverbindung mit Võru und Petseri.

Võru (Werro) (BB 35 NW).

Estnische SSR., Kreis Võru.

5330 Einw. (1934).

(576 Wohngebäude, davon 494 aus Holz.)

Kreisstadt am Nordufer des Tamula-Sees. In der Nähe liegt der Munamägi (317 m Höhe), die höchste Erhebung der Estnischen SSR.

Bahnhof der Strecke Valga—Pskow (Pleskau). An der Hauptdurchfahrtsstraße Tallinn—Riga.

Burgruine auf Burgberg in beherrschender Lage.

Krankenhaus, 3 höhere Schulen, 2 Hotels, Fernsprechamt, Kasernen, Flugplatz.

Leinenweberei, Sägewerk.

Vyžuonos (BB 321, R 19).

Litauische SSR., Kreis Utena.

1190 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Vyžuonos, an der Vižuona, die hier einen großen See bildet, nordnordwestlich Utena.

El.-W., Postamt.

2 Schuhwarenfabriken, Ziegelei, Wassermühle.

Wainoden (BB 307, K 16)

siehe Vainoda.

Walk (BB 34 NW)

siehe Valka und Valga.

Warnen (BB 318, L 19)

siehe Varniai.

Weissenstein (BB 24 NW)

siehe Paide.

Wenden (BB 33 SO)

siehe Cēsis.

Werro (BB 35 NW)

siehe Võru.

Wesenberg (BB 14 SO)

siehe Rakvere.

Wezahken (BB 14 SO)

siehe Vecāki.

Wilkomir (BB 320/324, P 20/21)

siehe Ukmergė.

Wilkowischen (BB 16b, M 23)

siehe Vilkaviškis.

Wilna (BB 328, Q 23)

siehe Vilnius.

Wilno (BB 328, Q 23)

siehe Vilnius.

Windau (BB 31 SW)

siehe Ventspils.

Windawa (BB 31 SW)

siehe Ventspils.

Wirballen (BB 16b, M 23)

siehe Virbalis.

Wischku (BB 34 SO)

siehe Višķi.

Wöbs (BB 25 SW)

siehe Võõpsu.

Wolmar (BB 33 NO)

siehe Valmiera.

Zagarė (BB 308, M 16).

Litauische SSR., Kreis Šiauliai.

5440 Einw. (1939).

Stadt an der Švėte nördlich Šiauliai.

El.-W., Postamt.

4 Schuhfabriken, Brauerei.

Zarasai (russisch: **Nowo Aleksandrowsk**; deutsch: **Nowo Alexandrowsk**)

(BB 321, S 19).

Litauische SSR., Kreis Zarasai.

4530 Einw. (1939).

Kreisstadt in einem seenreichen Gebiet am Ossa-See südwestlich von

91.90

Daugavpils. Bahnhof der Strecke sowie gute Durchgangsstraße Kaunas—Daugavpils.

Es herrscht hier Durchgangshandel nach Weißrußland.

Kreiskrankenhaus, Post- und Fernsprechamt, Tankstelle.

Chemisches Laboratorium, Kisten- und Faßmacherei, Sägewerk, Ölpreserei, 2 Wassermühlen.

Zarnikau (BB 33 SW)

siehe Carnikaya.

Zarzecza (BB 328).

Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakai.

Einwohnerzahl unbekannt.

Vorstadt von Vilnius (Wilna) mit 3 Brücken über die Vilnia (Wilejka).

Komplex des ehemaligen Bernhardiner Klosters. St. Bartholomäuskloster.

Žasliai (BB 324, P 22).

Litauische SSR., Kreis Trakai.

1710 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Žasliai an einem See östlich Kaišiadorys. Station (südlich der Stadt) der Strecke Kaunas—Vilnius (Wilna).

El.-W., Postamt.

Maschinenfabrik „Miskas“, zwei Schuhwarenfabriken, Sägemühle „Miskas“, Dampfmühle, 3 Wassermühlen.

Žeimelis (BB 309, O 16).

Litauische SSR., Kreis Biržai.

1290 Einw. (1925).

Hauptort des Amtsbezirkes Žeimelis, nordöstlich Joniškis. Endpunkt einer Kleinbahn nach Joniškis zur Strecke Riga—Kaunas.

El.-W., Postamt.

Ziegelei, Windmühle.

Žiežmarai (BB 324, P 22).

Litauische SSR., Kreis Trakai.

2360 Einw. (1936).

Hauptort des Amtsbezirkes Žiežmarai, an der Strėva südlich Kaišiadorys.

2 El.-W., Postamt.

Wassermühle.

Zīlupe (Rosenhof) (BB 45 SO).

Lettische SSR., Bezirk Letgallen, Kreis Ludza.

1570 Einw. (1935).

Stadt südöstlich Ludza. Bahnhof der Strecke Ludza—Pustoschka.

Zintenhof (BB 23 SW)

siehe Sindi.

Znipiszki (BB 23 SW)

Litauische SSR., Kreis Vilnius-Trakai.

Einwohnerzahl unbekannt.

Vorstadt von Vilnius (Wilna) an der Neris (Wilija) mit Fähre. Grüne Brücke ist die Verbindung mit der Stadt Wilna.

Kirche des heiligen Raphael.

3. Kunstbauten im Verlaufe der wichtigsten Straßenzüge

- a) Straßenzug: Taurage (Tauroggen) — Šiauliai (Schaulen) — Jelgava (Mitau) — Riga — Pskov.
- b) Straßenzug: Kaunas (Kowno) — Daugavpils (Dünaburg) — Ostrow.
- e) Straßenzug: Palanga — Kretinga — Kaunas (Kowno) — Wilna.
- d) Straßenzug: Liepāja (Libau) — Jelgava (Mitau) — Riga.
- e) Straßenzug: Riga — Jaunjelgava (Friedrichstadt) — Jekabpils (Jakobstadt) — Daugavpils (Dünaburg).
- f) Straßenzug: Riga — Valmiera — Valga — Tartu — Jõgeva — Järva-Jaani — Aegviidu — Reval — (Tallinn).
- g) Straßenzug: Reval — Rakvere — Narva — Grenze.

Anmerkung:

Blattbereich ist hinter dem Brückennamen aufgeführt: 5, K 21
oder 318, L 20

(vgl. Übersichtskarte 1 : 1 000 000 mit Eintragung des Blattbereichnetzes.)

Angaben, die aus den Erkundungen des Weltkrieges stammen und für die in der Zwischenzeit keine neueren Unterlagen beschafft werden konnten, sind mit *) gekennzeichnet.

- a) Straßenzug: **Taurage (Tauroggen) — Šiauliai (Schaulen) — Jelgava (Mitau) — Riga — Pskov.**

Taurage (Tauroggen) SW-Rand	5, K 21	Straßenbrücke über die Jura. Eisen, 77,9 m Gesamtlänge.
-----------------------------------	---------	--

Molupis — w.	318, L 20	2 Straßenbrücken über Mittellauf der Agluona.
--------------	-----------	---

Batakliai — n.	318, L 20	Straßenbrücke über Agluona. Holz, Tragfähigkeit 4 t.
----------------	-----------	--

Skaudvilė — sw.	318, L 20	Straßenbrücke über Ancia. Eisenbeton, 37 m lang.
-----------------	-----------	--

Pakražantes — n.	318, M 19	Straßenbrücke über die Kražante. Eisenbeton, 1938 im Bau.
------------------	-----------	---

Pakražantes — n.	318, M 19	Straßenbrücke über 1. Nebenarm der Kražante.
------------------	-----------	--

Kelmė	318, M 19	Straßenbrücke über die Vilbenas.
-------	-----------	----------------------------------

Kelmė — n.	318, M 19	Straßenbrücke über die Lukojus.
------------	-----------	---------------------------------

- Gardaj — w. 318, M 19 Straßenbrücke über r. Nebenarm der Dubysa.
- Bubiai 313, M 18 Straßenbrücke über die Dubysa. Holz, Gesamtlänge etwa 80 m, Breite 8 m, lichte Höhe 4,5 m über MW. Tragfähigkeit etwa 10 t.
- Šiauliai 313, M 18 Kreuzung mit Bahnlinie Radviliškis — Šiauliai.
(Schaulen)
(Südrand)
- Kibliai 314, N 17 Unterführung unter Bahnlinie Šiauliai — Joniškis.
- Jauniunai — n. 314, N 17 Straßenbrücke über die Mūša. Holzbrücke. 12 Pfahljoche, etwa 50 m lang.
- Joniškis — s. 314, N 17 Unterführung unter Bahnlinie Šiauliai — Joniškis.
- Joniškis — n. 309, N 16 Straßenbrücke über kl. Fluß. Holz, Gesamtlänge 30 m.
- bei Lielsvete 42 NO Straßenbrücke über die Platone. Eisenbetonbogenbrücke mit obenliegender Fahrbahn. Gesamtlänge 17,35 m. Flächenlast 500 kg/qm.
- Jelgava (Mitau) 42 NO Kreuzung der Eisenbahnlinien Jelgava—Ventspils, Jelgava—Liepāja und Jelgava—Meiten. Durch Beton verstärkt; Zufahrtsstraßen dieser Überführung mit 6 m breiter Decke aus Zementbeton in 460 m Länge versehen. Bürgersteige beiderseits 1,20 m breit.
- Jelgava (Mitau) 42 NO Straßenbrücke über die Driksa (linker Nebenfluß der Kurischen Aa). Stahlbogenbrücke mit untenliegender Fahrbahn, Gesamtlänge 50,1 m, lichte Höhe über MW 6 m, Fahrbahnbreite 7,5 m, 2 Fußwege zu je 2,25 m. Gesamtbreite 13,6 m. 2 Widerlager aus Dolomit-Mauerwerk. 1 Öffnung zu 36 m lichte Weite. Tragfähigkeit: Einzellast 24 t, Flächenlast 500 kg/qm.
NO-Ausgang
- Jelgava (Mitau) 42 NO Straßenbrücke über die Kurische Aa (Lielupe). 2 Widerlager und 2 Pfeiler, unten Mauerwerk, oben Eisenbeton. 3 Öffnungen (lichte Weite 40 m). Holzbrücke über 120 m Länge, Fahrbahnbreite 5,5 m, 2 Fußwege zu je 1,5 m, Gesamtbreite 8,5 m. Tragfähigkeit: Einzellast 16 t, Flächenlast 440—500 kg/qm (siehe Bild 65).
nö. der Stadt
- bei Unkas 42 NO Straßenbrücke über die Eckau (Jecava). Holzbrücke, etwa 35 m lang, Fahrbahnbreite 5,5 m, Gesamtbreite etwa 8 m.

Pur mali — ö.	42 NO	Unterführung unter Bahnlinie Jelgava—Riga.
bei Dalbe	42 NO	Straßenbrücke über die Miša. Eisenbetonbogenbrücke, 33 m Gesamtlänge, Fahrbahnbreite 5,5 m, 2 Fußwege zu je 1,25 m, Gesamtbreite etwa 8 m. Tragfähigkeit: Einzellast 24 t, Flächenlast 500 kg/qm.
Lubausi	43 NW	Unterführung unter Bahnlinie Jelgava—Riga.
bei Station Tirini	43 NW	Unterführung unter Bahnlinie Jelgava—Riga.
Riga	43 NW	Straßenbrücke über die Dūna. Stahlbogenbrücke. 8 Glieder zu je 86 m (davon 7 Gitterträger und ein vollwandiger) und ein 55 m langer drehbarer Teil (elektrisch betrieben). Dieser Teil kann in nicht ganz 5 Minuten geöffnet und geschlossen werden. Pfeiler aus Stein gemauert. Länge 750 m, Breite 16,7 m, Fahrbahnbreite 10,4 m. 2 Fußwege zu je 2,2 m (siehe Bild 47).
Riga — ö.	43 NW	Straßenbrücke über Verbindung von Jägel- und Stintsee. Eisenbeton. Oberbau Konsolen-Querbalken. 1 Längsseite der Brücke ist 1937 errichtet. 1938 wurde mit dem 2. Teil begonnen. Wegen schwachen Untergrundes wurden die Strompfeiler und Uferpfeiler auf eingerammte Pfähle gesetzt. 3 Öffnungen und 2 Strompfeiler, 2 Widerlager. Länge 92,5 m. Fahrbahnbreite 10 m, 2 Fußwege zu je 1,5 m.
Ropazi 2 km sw.	33 SW	Brücke über die Krierupe.
Ropazi am nō. Stadtausgang	33 SW	Unterführung unter Bahnlinie Riga—Cēsis.
Ropazi 9 km nō.	33 SW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Gauja.
Ropazi 17 km nō.	33 SW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Gauja.
Sigulda 1 km sw.	33 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Gauja.
Sigulda 1,5 km sw.	33 SO	Kreuzung mit Bahnlinie Riga—Cēsis.
Sigulda 4 km nō.	33 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Gauja.
Ligatne 3 km w.	33 SO	Unterführung unter Bahnlinie Riga—Cēsis.

L i g a t n e 2 km w.	33 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Gauja.
L i g a t n e 1 km w. u. ö.	33 SO	Kreuzungen mit Bahnlinie Riga—Gauja.
L i g a t n e 2 km ö.	33 SO	Straßenbrücke über die Ligatne.
L i g a t n e 2, 4, 5 u. 7 km w.	33 SO	Je eine Brücke über Nebenfluß der Gauja.
J e r i k i 1 km n., 1,5 u. 2 km nö.	33 SO	Brücken über Nebenflüsse der Amata.
M e l t u r i s	33 SO	Brücke über die Amata (lichte Weite 16 m, Höhe über Wasser 7 m)*).
L u z d i n i	33 SO	2 Brücken im Abstand von 400 m.
K a k u k r o g s	33 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Vaive.
In dem Straßenabschnitt Kakubrogs (33 SO) bis sö. Rauna (34 SW), 20 km lang, mehrere Durchlässe und Brücken über Nebenflüsse der Vaive und der Rauna.		
R a u n a 18 km ö.	34 SW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Rauna.
V i r c s i 7 km w.	34 SO	Straßenbrücke über Palsa (auf BB 34 SW).
V i r c s i 2 km w.	34 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Palsa.
V i r c s i	34 SO	Straßenbrücke über die Gauja. Starke Holzbrücke, System Howe, Holzpfeiler. Länge 87 m, Fahrbahnbreite 5 m, 2 Fußwege zu je 0,75 m, Gesamtbreite 6,5 m. Tragfähigkeit 12 t.
V i r c s i 4,5 km u. 5,5 km nö.	34 SO	Je 1 Straßenbrücke über Nebenflüsse der Gauja.
A p e 5,5 km sw.	34 NO	Straßenbrücke über die Melnupe, geplante Straßenbrücke aus Eisenbeton. Länge 25,2 m.
A p e — ö.	34 NO	Straßenbrücke über Mustjõgi und mehrere Brücken über deren Nebenflüsse.
M ä e m u r a l i	35 NW	2 Brücken über 2 Nebenflüsse der Vaidava (lichte Weite 21 m)*).

Straßenabschnitt Misso—Lemani (5 km) Durchlässe bzw. Brücken über Zuflüsse der Pedetsi.

Straßenabschnitt Kašina—Mihalkina (3,5 km) 3 Brücken bzw. Durchlässe über die Vruda und 2 Nebenflüsse.

b) Straßenzug: Kaunas (Kowno) — Daugavpils (Dünaburg) — Ostrow.		
Bei Karmėlava	323, O 22	Straßenbrücke über kl. Bach. Holz. Gesamtlänge 35 m, Breite 8 m. Tragfähigkeit 8 t.
Karmėlava — n.	323, O 22	Straßenbrücke über die Sešuvis.
Jonava — sw.	323, O 21	Straßenbrücke über die Varpe.
Jonava	323, O 21	Behelfsbrücke. Holzjochbrücke über die Neris (nur im Sommer in Betrieb).
Jonava	323, O 21	Kreuzung mit Bahnlinie Wilna—Schaulen. Eisenbahnbrücke über die Neris mit anschließenden Überführungen. Gesamtlänge 186 m, davon je 20 m pro Überführung. Brücke aus Eisen, Fischbauchträger.
Jonava	323, O 21	Brücke über die Neris. Eisen. Parallelgitterträger mit oberliegender Fahrbahn. Gesamtlänge etwa 150 m, 10 m über MW, 6 m breit.
Jonava — nö.	323, O 21	Brücke über die Lokys, 30 m lang.
Levampoli — w.	324, P 21	Straßenbrücke über die Armona.
Ukmerge — sw.	324, P 21	Straßenbrücke über r. Nebenarm der Šventoji.
Vidiškiai — s.	320, Q 20	Straßenbrücke über die Mušė.
Knitiškiai — s.	320, Q 20	Straßenbrücke über die Šventoji, Beton, 2 Widerlager, 3 Pfeiler, Gesamtlänge etwa 50 m.
Kurkliai — sö.	320, Q 20	Straßenbrücke über kl. Fluß. Eisen, T-Träger, 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton. Fahrbahn ruht auf 4 Rippenbalken und 3 Querträgern. Gesamtlänge 20 m, Breite 8 m, lichte Höhe 5 m.
Utena — w.	321, R 20	Straßenbrücke über die Utena.
Utena	321, R 20	Straßenbrücke über die Krašona.
Utena — nö.	321, R 19	Straßenbrücke über die Rašė.
Daugailiai — sw.	321, R 19	Straßenbrücke über die Indraja. Steingewölbe, 2 Öffnungen, Gesamtlänge 24 m, lichte Höhe 4 m.
Daugailiai — nö.	321, S 19	Straßenbrücke über kl. Fluß. Eisen, T-Träger. 10 m lang.
Dusetas-See — nw.	321, S 19	Straßenbrücke über Bach. Eisenschlauchträger, eine Öffnung, Fahrbahn auf 6 Längsträgern ruhend, Bohlenbelag. Gesamtlänge 50 m.

B i k i n e l i — sw. 317, T 18	Straßenbrücke über Verbindungsarm des Sventenu-Sees mit der Laukasa.
D a u g a v p i l s — sw. (Dünaburg) 317, T 18	Unterführung unter Bahnlinie Dünaburg—Panevėžys.
D a u g a v p i l s 317, T 18 (Dünaburg)	Straßenbrücke über die Düna. Oberbau 3 Stahlgitterträger, 3 Steinpfeiler, Länge 308,6 m, Breite 12 m, Höhe 14 m über NW. Fahrwegbreite 7 m, Holzdielung, Tragfähigkeit 17,5 t. Urteil: gute und feste Brücke, für alle Truppen in jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter zu benutzen.
D a u g a v p i l s 317, T 18 (Dünaburg) 3,5 km nō.	Kreuzung mit der eingleisigen Bahnlinie, die die Hauptlinien Dünaburg—Kraslava und Dünaburg—Rēzekne verbindet.
Station V i s k i 44 SO	Brücke über einen Nebenfluß der Dubna.
Station V i s k i 44 SO 6 km nō.	Brücke über einen Nebenfluß der Dubna.
2 bzw. 3 km nō. oberer Brücke 44 SO	Je 1 Brücke über einen Nebenfluß der Dubna.
S k o l a 45 SW NW-Ecke d. Rusonu-Sees	Brücke über einen Zufluß zum Rusonu-See.
B a r a v a j a 45 SW NO-Ausgang	Brücke über einen Zufluß zum Losu-See (starke Holzbrücke)*).
B a r a v a j a 45 SW 2,5 km nō.	Straßenbrücke am NW-Ufer des Vertukšna-Sees.
R ē z e k n e 45 SW 9 km sw.	Straßenbrücke über einen Zufluß zum Losu-See.
R ē z e k n e 45 SW 3 km sw.	Straßenbrücke über einen Zufluß zur Rēzekne (feste Holzbrücke)*).
R ē z e k n e 45 NW	Straßenbrücke über die Rēzekne.
K ā r s a v a 45 NW 15 km sw.	Straßenbrücke über einen Nebenfluß der Iča.
K ā r s a v a 45 NW 9 km sw.	Straßenbrücke über einen kleineren Fluß.
K ā r s a v a 45 NW 2 km nō.	Straßenbrücke über die Ritupe.
K ā r s a v a 45 NW 9 km nō.	Straßenbrücke über einen Nebenfluß der Ritupe.
bei V e k š i n a 45 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Lada.
V o r z i 45 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Lada.
bei V o r z i 45 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Lada.
P e r u j i 45 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Lada.
A u g s p i l s 35 SO	Straßenbrücke über die Lada.

Ostrow 20 km sw.	35 SO	Straßenbrücke über die Lža.
Ostrow 16 km sw.	35 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Ritupe.
Ostrow 8 km sw.	35 SO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Utroja.

c) Straßenzug: **Palanga — Kretinga — Kaunas (Kowno) — Wilna.**

Kretinga — w.	Eisenbahnüberführung der Strecke Memel
1a, H 18	—Darbėnai.
Kretinga	1a, H 18 Straßenbrücke über die Dange.
Von Kretinga bis Rietavas	neue Straße, Brücken sind nicht bekannt.
Rietavas — ö.	1a, K 19 Straßenbrücke über die Jura.
zw. Rietavas	1a, K 19 Straßenbrücke über die Kirsznia.
u. Labardžiai	
Labardžiai — w.	Straßenbrücke über die Ajtra.
1a, K 19	
Labardžiai — sö.	Straßenbrücke über Nebenarm der Ajtra.
1a, K 19	
Laukuva	1a, K 19 Straßenbrücke über Lokista.
5 km nw.	
Kaltiniai — sö.	Straßenbrücke über die Okmiana.
318, L 19	
Gaudvaišai — sö.	Straßenbrücke über die Skulacie.
318, L 19	
Stulgiai — sw.	Straßenbrücke über die Anežia.
318, L 20	
Nėmakščiai	318, L 20 Straßenunterführung unter Bahnlinie Tau-
8 km nw.	rage—Šiauliai. Straßenkreuz auf 4 Um-
	leitungen. Hoher Betonviadukt.
Virgainiai — w.	Eisenbahnunterführung unter Bahnlinie
318, M 20	Taurage—Lydavėnai.
Vidukle — nw.	Straßenbrücke über Nebenfluß des Apusin.
318, M 20	
Sujainiai — w.	Straßenbrücke über die Upe.
318, M 20	
Kazakancyz — w.	Straßenbrücke über die Olejā
318, M 20	
bis Raseiniai	4 weitere Straßenbrücken über kl. Fluß-
318, M 20	läufe.
Raseiniai	318, M 20 Straßenbrücke über die Probowda.
2 km sö.	
Raseiniai	318, M 20 Straßenbrücke über die Gintarja.
4,5 km sö.	

95. 94

Bilewicze — n.	318, M 20	Straßenbrücke über die Saltuonia.
Ariogala 3 km n.	319, N 20	Straßenbrücke über die Dubysa aus Eisenbeton, 3 Gelenkbogen (mit je 9 Streben) zu je 28 m lichte Weite, 2 Widerlager, 2 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge 85,7 m, lichte Höhe 10 m. Tragfähigkeit 24 t (siehe Bild 107).
bei Jučiai	323, N 21	Straßenbrücke über die Gineve.
Penežiukas — w.	323, N 21	Straßenbrücke über die Streba.
Babtai — nw.	323, N 21	Straßenbrücke über die Striuma.
Babtai — nw.	323, N 21	Straßenbrücke über die Nevežys. Eisenbeton, 5 Öffnungen und 4 Pfeiler aus Beton. Gesamtlänge etwa 107 m, lichte Höhe 15 m, Breite etwa 5 m (siehe Bild 109).
Babtai — nw.	323, N 21	Straßenbrücke über die Gynė. 1 Öffnung, 30 m lang, Tragfähigkeit 24 t. Eisenbetonträger (siehe Bild 109).
Babtai — s.	323, N 21	Straßenbrücke über die Podaugupis.
Kowno (Kaunas)	323, O 22	Straßenbrücke über die Neris aus Eisen. 4 Halbparabelbogenträger, 1 Schiffsöffnung, 2 Widerlager, 4 Pfeiler aus Beton, Gesamtlänge 267,25 m, Breite 12,7 m. 1927 bis 1929 erbaut.

Von Kowno bis Wilna ist eine Autobahn im Bau. Angaben über Brücken sind nicht vorhanden.

d) Straßenzug: **Liepāja (Libau) — Jelgava (Mitau) — Rīga.**

Libau (Liepāja)	41 NW	Eisenbahnüberführung
Ostrand		
Libau (Liepāja)	41 NW	Kreuzung zweier Bahnlinien.
bei Station Jaunpasaute		
Grobina	41 NW	Straßenbrücke über die Alande.
4,5 km nō.		
Grobina	41 NW	Unterführung unter Eisenbahnlinie Libau — Aizpute
5 km nō.		
Durbe	41 NW	Straßenbrücke über Ausfluß des Durbes-Sees.
Westausgang		
bei	41 NW	Unterführung unter Bahnlinie Libau — Skrunda.
Gehöft Reķumi		
ö. Mazilmāja		
Adzeli	41 NW	Straßenbrücke über die Tebra.
4,5 km nō.		
bis Skrunda	41 NO	6 kleine Brücken über unbedeutende Nebenflüsse.

Skrunda O-Rand	41 NO	Straßenbrücke über die Venta.
Skrunda etwa 13 km ö.	41 NO	Straßenbrücke über die Paksite.
Skrunda etwa 20 km ö.	41 NO	Straßenbrücke über die Nasa.
Saldus etwa 12 km w.	41 NO	Straßenbrücke über die Bukupe.
Saldus etwa 9 km w.	41 NO	Straßenbrücke über die Ciecere (feste Holzbrücke)*).
Saldus Westrand	41 NO	Straßenbrücke über die Ciecere.
Saldus — Ostrand	42 NO	Straßenbrücke über die Ciecere.
Saldus etwa 7 km ö.	42 NW	Straßenbrücke über Verbindungsgraben vom Cieceres-See zum Baltezers.
bei Zauri ö. Saldus	42 NW	Straßenbrücke über unbekannten Fluß.
bei Skola	42 NW	Straßenbrücke über Bērze.
Upesmuiza, w.	42 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Bērze.
Upesmuiza Ostrand	42 NW	Straßenbrücke über Bērze.
Rutini — s.	42 NW	Straßenbrücke über Bērze.
Annenieku	42 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Bērze.
bei Jukas	42 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Bērze.
Dobele — Westrand	42 NO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Bērze.
Dobele — Ostrand	42 NO	Unterführung unter Bahnlinie Libau — Mitau.
bei Bajari — ö. Dobele	42 NO	Straßenbrücke über Nebenfluß der Svēte.
bei Strike — ö. Dobele	42 NO	Straßenbrücke über die Auce.
Mitau (Jelgava) — w.	42 NO	Unterführung unter Eisenbahn Jelgava — Tukums.
Mitau (Jelgava) — w.	42 NO	Straßenbrücke über die Svēte.
Mitau (Jelgava) Westausgang	42 NO	Straßenbrücke über die Driksa (linker Nebenarm der Kurischen Aa). Stahlbogenbrücke mit untenliegender Fahrbahn (asphaltiert). Gesamtlänge 50,1 m, Gesamtbreite 13,6 m, Fahrbahnbreite 7,5 m, 2 Fußwege zu je 2,25 m. Lichte Höhe über MW 6 m. 2 Widerlager aus Dolomit-Mauerwerk. 1 Öffnung zu 36 m lichte Weite. Tragfähigkeit: Einzellast 24 t, Flächenlast 500 kg/qm.

Mitau (Jelgava) am NO-Rand	42 NO	Straßenbrücke über die Kurische Aa (Lielupe) aus Holz, System Howe. 2 Widerlager und 2 Pfeiler, unten Mauerwerk, oben Eisenbeton. 3 Öffnungen (lichte Weite 40 m). Gesamtlänge über 120 m, Gesamtbreite 8,5 m. Fahrbahnbreite 5,5 m. 2 Fußwege zu je 1,5 m. Tragfähigkeit: Einzellast 16 t, Flächenlast 440—500 kg/qm (siehe Bild 65).
bei Unkas	42 NO	Straßenbrücke über die Eckau (Jecava) Holzbrücke, etwa 35 m lang. Fahrbahnbreite 5,5 m, Gesamtbreite etwa 8 m.
Purmali—ö.	42 NO	Unterführung unter Bahnlinie Mitau—Riga.
Dalbe	42 NO	Straßenbrücke über die Miša. Eisenbetonbogenbrücke, 33 m Gesamtlänge, Fahrbahnbreite 5,5 m, 2 Fußwege zu je 1,25 m, Gesamtbreite etwa 8 m. Tragfähigkeit: Einzellast 24 t, Flächenlast 500 kg/qm.
Lubausi	43 NW	Unterführung unter Bahnlinie Mitau—Riga.
bei Station Tirini	43 NW	Unterführung unter Bahnlinie Mitau—Riga.

e) Straßenzug: Riga — Jaunjelgava (Friedrichstadt) — Jekabpils (Jakobstadt) — Daugavpils (Dünaburg).

Ogre — Südrand	43 NW	Straßenbrücke über die Oger (Ogre). Neue Brücke, Eisenkonstruktion. Fahrbahn mit ziemlich abgenutzten Bohlen belegt. Gesamtlänge über 100 m. Fahrbahnbreite 6—7 m, Gesamtbreite 8—10 m.
Rembate 2 km w.	43 NO	Straßenbrücke über kl. r. Zufluß der Düna.
Kaibala — n.	43 NO	Straßenbrücke über die Kaibala.
Kaibala 3,5 km s.	43 NO	Straßenbrücke über kl. r. Seitenarm der Düna.
Jaunjelgava (Friedrichstadt)	43 NO	Straßenbrücke über kl. r. Seitenarm der Düna.
n. Jaunjelgava (Friedrichstadt) jenseits der Düna	43 NO	Straßenbrücke über die Brasla.
Jaunjelgava (Friedrichstadt) 8 km ö.	43 NO	Straßenbrücke über kl. r. Zufluß der Düna.
Koknese 1 km w.	44 NO	Straßenbrücke über die Perse (Steinbrücke*).
bei Ritere	44 NW	Straßenbrücke über kl. r. Zufluß der Düna.

Plavinas 10 km w.	44 NW	Straßenbrücke über kl. r. Zufluß der Düna.
Gostini	44 NW	Straßenbrücke über die Ewst.
Bhf. Krustpils (Kreuzburg) 5 km nw.	44 NW	Überführung über Bahnlinie Jelgava—Krustpils. Widerlager und Fahrlager aus Eisenbeton, 2 Stützkonstruktionen aus Eisen. Gesamtbreite 8 m, Fahrbahnbreite 6 m, Belastung erprobt durch 16 t-Straßenwalzen.
Bhf. Krustpils (Kreuzburg) 1 km s.	44 NW	Straßenbrücke über Verbindungsarm von Düna und Baladas ez.
Krustpils — sö. (Kreuzburg)	44 NW	Straßenbrücke über r. Zufluß der Düna.
Trepe — n.		Straßenbrücke über die Nereta (Naraca). Eisenbogenbrücke, 2 Widerlager, Länge 36,6 m, Höhe 7,3 m, Fahrbahnbreite 5,5 m, Gesamtbreite 7 m, 2 Fußwege zu je 0,75 m. Tragfähigkeit: Einzellast 16 t, Flächenlast 500 kg/qm.
Livani 3,5 km n.	44 SW	Straßenbrücke über Verbindungsarm des Garaiz ez. mit Düna.
Livani	44 SW	Straßenbrücke über Verbindungsarm der Dubna (65 m lang, 6 m breit, 3 Steinpfeiler*).
Livani 6 km s.	44 SW	Straßenbrücke über kl. r. Zufluß der Düna (48 m lang, 5 m breit, 3 Steinpfeiler*).
hinter Livani	44 SW	3 weitere kl. Brücken über r. Zuflüsse der Düna.
bei Mostojawa 317, T 18		Straßenbrücke über die Likssnjanka (18 m lang, 4,5 m breit*).
Dünaburg (Daugavpils) n.	317, T 18	2 Eisenbahnüberführungen.
Dünaburg (Daugavpils) w.	317, T 18	Straßenbrücke über die Düna. Oberbau 3 Stahlgitterträger, 3 Steinpfeiler. Länge 308,6 m, 12 m breit, 14 m Höhe über NW. Fahrwegbreite 7 m, Holzdielung, Tragfähigkeit 17,5 t. Urteil: gute und feste Brücke, für alle Truppen zu jeder Jahreszeit und bei jeder Wetterlage zu benutzen (siehe Bild 56).

f) Straßenzug: Rīga — Valmiera — Valga — Tartu — Jõgeva — Järva-Jaani — Aegviidu — Reval (Tallinn).

Ropaz 33 SW Abzweigung der Straße von dem Straßenzug Rīga—Pskov.
15 km nö.

1 km nō. von obiger Straßengabelung	33 SW	Brücke über die Gauja. Holzkonstruktion, System Howe, Holzpfeiler. Länge 153 m, Gesamtbreite 6,5 m, Fahrbahnbreite 5 m, 2 Fußwege zu je 0,75 m. Tragfähigkeit 12 t.
4 km nō. obiger Straßengabelung	33 SW	Brücke über Nebenfluß der Gauja.
Brasla	33 SO	Brücke über die Brasla (gute Holzbrücke*).
Stalbes 3 km w.	33 SO	Straßenbrücke über Zufluß zur Brasla (gute Holzbrücke*).
Telmens — sō.	33 SO	Straßenbrücke über Zufluß zum Bauzis-See.
Vaibavas mž.	33 SO	Brücke über Zufluß zum Vaidava- ez.
Valmiera SW-Rand der Stadt	33 NO	Straßenbrücke über Zufluß der Gauja.
zw. Valmiera u. Strenči	33 NO/34 NW	Mehrere Brücken über kleinere Zuflüsse der Gauja (Entfernung etwa 20 km).
Strenči	34 NW	Brücke über einen Zufluß zur Gauja.
Station Saule 1,5 km nō.	34 NW	Kreuzung mit der Bahn Valmiera—Valga.
Kalnaniņi 5 km sw. Valka	34 NW	Straßenbrücke über die Seda. Holzbrücke System Howe, Gesamtbreite 6 m, Fahrbahnbreite 5 m, Flächenlast etwa 400 kg/qm.
Valka	34 NW	Kreuzung zweier Bahnlinien.
Valga	34 NW	Straßenbrücke über Pedeli (in der Mitte gute, hölzerne Schleusenbrücke*).
Valga 3 km nō.	34 NW	Straßenbrücke über Nebenfluß der Pedeli (Steinbrücke*).
Tolliste		Straßenbrücke an der Mündung des Pedeli in den Embach (breite Holzbrücke*).
Mustakese	34 NW	Brücke über Ōrubach.
Pripali	34 NW	Straßenbrücke.
Aakre	24 SW	Straßenbrücke über Zufluß zum Embach.
Rōngu	24 SO	Straßenbrücke über Zufluß zum Virzjārv.
Tōravere	24 SO	Straßenbrücke über die Elva (Länge 42 m*).
Nōo	24 SO	sw. und nō. Kreuzung der Bahnlinie Valga—Tartu.
Tartu	24 SO	Straßenbrücke über Embach, steinerne Bogenbrücke, mittlerer Bogen aus Eisen, 2 Strompfeiler (2 Tore auf der Brücke). 6 m breit, lichte Weite 34 m (siehe Bild 22).
Tartu	24 SO	Straßenbrücke über Embach. Neue Eisenbetonbrücke (siehe Bild 23).

K ä r k n a 1,5 km s.ö.	24 SO	Straßenbrücke über die Amme.
A k s i	24 NO	Brücke über die Muda.
V o l d i	24 NO	s. und n. Kreuzung der Bahnlinie Tartu—Tapa.
K a r e p e r e s.ö. der Station	24 NO	Kreuzung der Bahnlinie Tartu—Tapa.
P a i k ü l a	24 NO	Straßenbrücke über die Pedja. (Brücke mit Anfahrtdämmen, 40 m lang*).
K ü g e	24 NO	2 Kreuzungen der Bahnlinie Tartu—Tapa (im Abstand von etwa 1,5 km).
P i i b e	24 NW	Straßenbrücke über die Põltsamaa.
N o m m e	24 NW	Straßenbrücke über r. Nebenarm der Põltsamaa.
J ä r v a - J a a n i s.	14 SW	Kreuzung mit Bahnlinie Türi—Tamsalu.
K a r a v e t e	14 SW	Straßenbrücke über die Ambla.
J ä n e d a — ö.	14 SW	Straßenbrücke über Nebenarm des Jäni-jogi.
A e g v i i d u	14 SW	Unterführung unter Bahnlinie Tapa—Tallinn.
A e g v i i d u — n.	14 SW	Straßenbrücke über die Mustjogi.
bis S o o d l a	14 SW/13 SO	Mehrere kleinere Brücken über unbedeutende Nebenflüsse.
S o o d l a	13 SO	Straßenbrücke über Jägala.
K o o g i — ö.	13 SO	Unterführung unter Bahnlinie Raasika-Joa.
K o s e — ö.	13 SO	Straßenbrücke über die Pirita.

g) Straßenzug: **Reval — Rakvere — Narva — Grenze.**

L a i a k ü l a 8 km ö. Reval	13 SO	Steinbrücke über Pirita.
K r o o d i	13 SO	Straßenbrücke über Küstenfluß.
R u u	13 SO	Straßenbrücke über Jägala. Starke Kalksteinbrücke, 2 Strompfeiler (siehe Bild 25).
K a b e r l a	13 SO	Straßenbrücke über Küstenbach (Holzbrücke, 8 m lang*).
V a l k l a	13 SO	Straßenbrücke über Küstenbach.
Zwischen Valkla (13 SO) und Valgejõe (14 SW), etwa 25 km, mehrere Durchlässe und Brücken über kleine Küstenflüsse.		
V a l g e j o e	14 SW	Straßenbrücke über die Valge (Holzbrücke auf Steinflößen, 12 m lang*).
L ä s n a 2 km w.	14 SW	Straßenbrücke.

L ä s n a	14 SW	Straßenbrücke.
L o o b u	14 SW	Straßenbrücke über die Loobu.
A r k n a 5 km n. Rakvere	14 SO	Straßenbrücke.
A r k n a 1,5 km s.	14 SO	Abzweigung nach Rakvere.
A r k n a 2,5 km sö.	14 SO	Kreuzung der Bahnlinie Rakvere—Kunda.
S õ m e r u 5 km ö. Rakvere	14 SO	Straßenbrücke über die Selja (gute Steinbrücke*).
S ä m i s i l l a	14 SO	Straßenbrücke über Kunda (Steinbrücke, 45 m lang*).
P a d a	14 SO	Straßenbrücke über Pada.
A s e r i 3 km sw.	14 SO	Kreuzung der Bahnlinie Aseri—Sonda.
P u r t s e L i i v a	15 SW	Straßenbrücke über Purtse.
J õ h v i — ö.	15 SW	Mehrere Brücken über Pühajõgi und über Ädise (Nebenfluß der Pühajõgi).
V o k a — sö.	15 SW	Straßenbrücke über Vasavere.
S i l l a m ä e	15 SW	Straßenbrücke über Sillamäggi (deutscher Name).
N a r v a	15 SW	Brücke über Narowa. Einzige leistungsfähige Brücke am gesamten Narowalauf. Tragekonstruktion aus Eisen, untergurtig. Gesamter Brücken- bzw. Fahrbahnbelag Eichenbohlen. Stützbogen aus Eichenholz. 3 Fahrbahnen, von denen die mittlere 20 cm höher liegt und 2 Gehsteige. Die Straße fällt von beiden Seiten her zur Brücke steil ab, 7—10 %. 4 Pfeiler aus Granit. Gesamtlänge etwa 190 m. Lichte Höhe über MW etwa 10 m, Gesamtbreite 15 m (siehe Bild 24).

Von Narva bis zur Grenze (etwa 8 km) mehrere Durchlässe und Brücken über Zuflüsse der Luga.

Kurzer militärgeographischer Sprachführer

In dem Wörterverzeichnis sind nur eine sehr begrenzte Zahl von wichtigen Hauptwörtern und Ausrufen aufgenommen worden. Die „Sätze für den praktischen Gebrauch“ sollen eine primitive Hilfe zum Ausfragen von Gefangenen oder Landeseinwohnern geben.

1. Deutsch-russisch

a) Wörterverzeichnis

Abend = wétscher
Anzug = plátje
April = aprélj
Arzt = wratsch
August = áwgust

Bahnhof = woksál
Baum = dérewo
Bauer = krestjánin
Befehl = ukás
Beil = topór
Benzin = bensín
Berg = gorá
Bevölkerung = nasselénie
Bewegung = dwishénie
Bitte = prósjba
Brot = chleb
Brunnen = kolódez
Brücke = most
Bucht = gubá, salíw
Butter = másslo
Bürger = grashdanín

Chaussee = schossé

Dampfer = parochód
Deserteur = begléz
Deutscher = njémez
Dezember = dekábr
Dienst = slúshba
Dienstag = wtórník
Donnerstag = tschetwérg
Dorf = deréwnja — größeres Dorf
= sseló
Dorfschulze = sséljskij stárosta
Bei den Sowjets wird die Stelle
eines Dorfschulzen vom Vorsitzen-
den des Dorfrates eingenommen.
Vorsitzender des Dorfrates = pred-
ssedátelj sseljsowjéta

Droschkenkutscher = iswótschik
du = ty

Ei = jaizó
Eimer = wedró
Einladung = priglaschénie
Eisenbahn = shelésnaja doróga
Erde = semljá

Fahne = snámja
Fahrrad = welosipéd
Fahrt = jesdá, pojésdka
Februar = fewralj
Feind = wrag
Feld = póle
Festung = krépostj
Feuer = ogónj
Fleisch = mjásso
Flieger = léttschik (sprich: ljótttschik)
Flucht = bégstwo
Flughafen, Flugplatz = aërodróm
Flugzeug = samolét (sprich: ssamoljót)
aëroplan
Fluß = reká
Frau = shénschtschina
Freitag = pjátniza
Freund = drug
Friede = mir
Frühling = wesná
Fuß = nogá

Garten = ssad
Gas = gas
Gasthaus = gostíniza
Gebirgskette, Bergrücken = chrebét
Gefahr = opásnostj
Gefangener = plénnyj
Gefecht, Kampf = boj
Geld = dénigi
Gepäck = bagásh

99. 98

Getränk = pitjé (sprich: pitjó), napí-
tok
Grenze = graníza

Hafer = owéss (sprich: awjóss)
Halbinsel = poluóstrow
Halt! = stoi!
Hammer = molotók
Hand = ruká
Haus = dom
Hausfrau = chosjáika
Hausherr = chosjáin
Heimat = ródina
Herbst = óssenj
Heu = sséno
heute = ssegódnja
Hilfe = pómoschtsch
Hof = dwor
Hunger = gólod

Ich = ja
Insel = óstrow

Ja = da
Januar = janwár
Juli = ijúl
Juni = ijúnj

Kamerad = towárischtsch
Kaserne = kasárma
Kilometer = kilométr
Kopeke = kopéjka
Kopf = golowá
Kraftwagen = awtomobílj

Landhaus = dátscha
Leben = shísnj
Leute = ljúdi
Luft = wósduch

Macht nichts! = nitschewó!
Mai = maj
Mann = muschtschina
Mann, russ. Bauer = mushík
Marsch! = poschól!
März = mart
Meer = móre
Mensch = tschelowék
Messer = nosh
Meter = metr
Mittag = póldenj
Mittagbrot = obéd
Mittwoch = ssredá
Monat = méssjaz
Mond = luná
Montag = ponedéljnik

Morgen = sawtra
Morgen = útro
Moskau = moskwá

Nacht = notsch
Name = imja
Nein = njet
Norden = sséwer
November = nojábr
Nummer = nómer

Oktober = oktjábr
Osten = wostók

Pferd = lóschadj, konj
Pfund = funt
Plateau, flaches Bergland = plosko-
górje
Platz = plóschtschadj
Post = pótschta
Preis = zená
Pud = pud

Rat = sowjét
Regierung = prawíteljstwo
Restaurant = restorán
Rubel = rublj
Rußland = Rossíja

Sache = weschtsch
Salz = solj
Sattel = ssedló
Scheune = ssaráj
Schlitten = ssáni
Schmiede = kúsniza
Schnee = ssneg
See = ósero
September = ssentjábr
Signal = ssignál
Soldat = ssoldát
Sommer = léto
Sonnabend = subbóta
Sonne = ssólnze
Sonntag = woskressénje
Sowjetunion = Ssowjétskij Ssojús
Speise = píschtscha
Sprache = jasyk
Stadt = górod
Station, Bahnhof = stánzija
Steppe = stepj
Stall = konjúschnja
Straße (in Ortschaften) = úliza
Streichholz = spítschka
Stroh = solóma
Stuhl = stul
Stunde = tschas

Süden = jug
Sumpf = bolóto, topj, trjassína

Tabak = tabák
Tag = denj
Tal = dolína
Tee = tschai
Tisch = stol

Ufer = béreg
Uhr = tschassý
Ukraina = ukráina

Volk = naród

Wagen = teléga
Wald = les

Wasser = wodá
Weg = doróga, putj
Weib = bába
Westen = sápad
Wetter = pogóda
Wiese = lug
Wind = wéter
Winter = simá
Woche = nedélja
Wohnung = kwartíra
Wort = sslówo

Zeit = wrémja
Zeitung = gaséta
Zigaretten = papiróssy
Zimmer = kómnata
Zug = pójesd

b) Sätze für den praktischen Gebrauch

1. Zum Zurechtfinden in der Landschaft

Wie heißt dieser Ort?	Kak nasywájetsja éto mésto?
Wo ist hier der Bahnhof?	Gde tut stánzija?
Zeigen Sie mir den Weg zu der Stadt B.!	Pokashíte mne dorógu w górod B.!
Wieviel Werst (Kilometer) sind es bis zum Dorf A.?	Skóljko wjorst (kilométrow) w seló A.?
Kann man über diesen Sumpf gehen?	Móshno li chodítj tschéres éto bolóto?
Wo ist der See A.?	Gde ósero A.?
Ist dieser Fluß tief?	Glubóka li éta reká?

2. Zum Ausfragen der Einwohner

Wie weit ist es bis zu eurer Stellung (Schützengraben)?	Kak dalekó do wáschej posízii?
Spricht jemand von euch deutsch?	Goworit li kto is was po nemézki?
Antworten Sie auf meine Frage!	Otwetschájte na moj woprós!
Wo ist der Vorsitzende des Dorfrates?	Gde predssedátelj ssljssowjéta?
Wo ist hier der Dorfrat?	Gde tut ssljssowjét?
Wer ist dort?	Kto tam?
Ist der Hausherr zu Hause?	Chosjáin dóma?
Ist hier ein Telephon?	Jestj li tut telefón?
Was ist das?	Tschto éto takóje?
Komm hierher!	Prichodí sjuda!

3. Zur Beschaffung von notwendigen Dingen

Geben Sie mir Heu für die Pferde!	Dájte mne séno dlja loschadéj!
Verkauf mir dies!	Prodáj mne éto!
Gebt uns Stroh!	Dájte nam solómu!
Gib mir dies!	Dawáj mne éto!
Bring mir einen Hammer!	Prinesí mne molotók!
Bereiten Sie uns dieses Fleisch zu!	Prigotówte nam éto mjássl!

2. Deutsch-estnisch

a) Wörterverzeichnis

Abend = õhtu
Anzug = ülikond
April = aprill
Artillerie = artilleeria, kahurwägi
Arzt = arst
August = august

Bahnhof = vaksal, randteejaam
Baum = puu
Bauer = talupoeg
Befehl = käsk
Beil = kirves
Benzin = bensiin
Berg = mägi
Bevölkerung = rahvastik
Bewegung = liikumine (liikumus)
Bitte = palve
Brot = leib
Brunnen = kaev
Brücke = sild
Bucht = laht
Butter = või
Bürger = kodanik

Chaussee = maantee (chaussee)

Dampfer = aurik
Deserteur = desertöör
Deutscher = sakslane
Dezember = detsember
Dienst = teenistus
Dienstag = teisipäev
Donnerstag = neljapäev
Dorf = küla
Dorfschulze = külavanem
Droschkenkutscher = kutsar
(voorimees)
Du = sina

Ei = muna
Eimer = ämber
Einladung = kutse
Eisenbahn = raudtee
Erde = maa

Fahne = lipp
Fahrrad = jalgrattas
Fahrt = sõit
Februar = weebruar
Feind = vaenlane
Feld = põld
Festung = kindlus
Feuer = tuli

Fleisch = liha
Flieger = lendur
Flucht = põgusus
Flughafen, Flugplatz = lendjaam,
lennväli
Flugzeug = lennuk
Fluß = jõgi
Frau = naine
Freitag = reede
Friede = rahu
Freund = sõber
Frühling = kevade
Fuß = jalg

Garten = rohuaed
Gas = gaas
Gasthaus = võõrastemaja
Gebirgskette, Bergrücken = mägiahe-
lik
Gefahr = hädaoht
Gefangener = vang
Geld = raha
Gepäck = pagas
Getränk = jook
Grenze = piir

Hafer = kaer
Halbinsel = poolsaar
Halt! = pea kinni! oder seisa!
Hammer = haamer
Hand = käsi
Haus = maja
Hausfrau = perenaine
Hausherr = peremees
Heimat = kodumaa
Herbst = sügis
Heu = hein
heute = täna
Hilfe = abi
Hof = hoov
Hunger = nälg

Ich = mina
Insel = saar

Ja = ja
Januar = jaanuar
Juli = juuli
Juni = juuni

Kamerad = sõber
Kaserne = kasarm
Kilometer = kilomeeter

Kopeke = kopikas
Kopf = pea
Kraftwagen = auto

Landhaus = maja (maandik)
Leben = elu
Leute = inimesed
Luft = õhk

Macht nichts! = pole midagi!
Mai = mai
Mann = mees
Marsch = marss
März = märts
Meer = meri
Mensch = inimene
Messer = nuga
Meter = meeter
Mittag = lõuna
Mittagbrot = lõunasöök
Mittwoch = kesknädal
Mond = kuu
Montag = esmaspäev
Morgen = homik
Morgen (im Sinne von morgen, über-
morgen usw.) = homme
Moskau = Moskva

Nacht = öö
Name = nimi
Nein = ei
Norden = põhi
November = november
Nummer = number

Oktober = oktoober
Osten = (hommik) ida

Pferd = hobune
Pfund = nael
Plateau, flaches Bergland = mägismaa
Platz = plats
Post = post
Preis = hind
Pud = puud

Rat = nõu
Regierung = valitsus
Restaurant = restoran
Rubel = rubla
Rußland = venemaa

Sache = asi
Salz = sool
Sattel = sadul
Scheune = küün (ait)

Schlitten = saan
Schmiede = seppapada
Schnee = lumi
See = järv
September = september
Signal = signaal
Soldat = sõdur
Sommer = suvi
Sonabend = laupäev
Sonne = päike
Sonntag = pühapäev
Sowjetunion = nõukogude venemaa
Speise = söök
Sprache = keel
Stadt = linn
Stall = (tall) von Pferden, (laut) bei
Vieh
Station = jaam
Steppe = stepp
Straße = tee oder mantee
Streichholz = tikk
Stroh = õlg
Stuhl = tool
Stunde = tund
Süden = lõuna
Sumpf = raba (soo)

Tabak = tubakas
Tag = päev
Tal = madalik
Tee = tee
Tisch = laud

Ufer = kallas
Uhr = kell
Ukraine = ukraina

Volk = rahvas

Wagen = vanker
Wald = mets
Wasser = wesi
Weg = tee
Weib = naine
Westen = lääne
Wetter = ilm
Wiese = heinamaa
Wind = tuul
Winter = talv
Woche = nädal
Wohnung = korter
Wort = sõna

Zeit = aeg
Zeitung = päevaleht
Zigaretten = pabeross
Zimmer = tuba
Zug = rong

b) Sätze für den praktischen Gebrauch

1. Zum Zurechtfinden in der Landschaft

Wie heißt dieser Ort?	Mis on selle koha nimi?
Wo ist hier der Bahnhof?	Kus on siin vaksal?
Zeigen Sie mir den Weg zu der Stadt B.!	Juhutage mulle teed B. linna!
Wieviel Werst (Kilometer) sind es bis zum Dorf A.?	Mittu kilomeetert on A. külan?
Kann man über diesen Sumpf gehen?	Kas võib üle selle raba minna?
Wo ist der See A.?	Kus on A. järv?
Ist dieser Fluß tief?	Kas see jõgi on sügav?

2. Zum Ausfragen der Einwohner

Wie weit ist es bis zu eurer Stellung (Schützengraben)?	Kui kauge on siit teie positsioonini?
Spricht jemand von euch deutsch?	Kas keegi teitest räägib saksakeelt?
Antworten Sie auf meine Frage!	Vastage mu küsimuse peale!
Wo ist der Vorsitzende des Dorfrates?	Kus on vallavanem?
Wo ist hier der Dorfrat?	Kus on siin vallamaja?
Wer ist dort?	Kes seal on?
Ist der Hausherr zu Hause?	Kas peremees kodus?
Ist hier ein Telephon?	Kus on siin telefon? (Kõnetraat = Fernsprecher)
Was ist das?	Mis see on?
Komm hierher!	Tule siia!

3. Zur Beschaffung von notwendigen Dingen

Geben Sie mir Heu für die Pferde!	Andke mulle heinu hobustele!
Verkauf mir dies!	Müü mulle seda ära!
Gebt uns Stroh!	Andke meile õlgu!
Bring mir einen Hammer!	Too mulle üks haamer!
Bereiten Sie uns dieses Fleisch zu!	Valmistage meile seda liha!

3. Deutsch-lettisch

a) Wörterverzeichnis

Abend = vakars (spr. wakkars)	Bergrücken = kalna mugura
Anzug = uzvalks (spr. ūswalks)	Bevölkerung = iedzīvotāji (spr. iedsih-wotahji, Akzent auf der ersten Silbe)
April = aprīlis	Bewegung = kustība (Akzent auf der ersten Silbe)
Arzt = ārsts	Bitte = lūgums (spr. Luhgums)
August = augusts	Brot = maize (spr. maise)
Bahnhof = stacija, stacijas ēka Stationsgebäude (spr. āhka)	Brunnen = aka (spr. ākka)
Baum = koks (spr. kuoks)	Brücke = tilts
Bauer = zemnieks (spr. semnieks)	Bucht = līcis (spr. lihzis)
Befehl = pavēle (Akzent auf dem a)	Bürger = pilsonis (spr. pilssonis)
Beil = cirvis (spr. zirwis)	Butter = sviests (spr. sswiests)
Benzin = benzīns (spr. bēnsihns)	Chaussee = šoseja (spr. Schosseja, Akzent auf der ersten Silbe)
Berg = kalns	

Dampfer = tvaikonis (spr. twaikonis)
 Deserteur = dezertieris (spr. dèsertieris)
 Deutscher = vācietis (spr. wahzietis)
 Dezember = decembris (Akzent auf der ersten Silbe)
 Dienst = dienests (im Sinne — Dienst erweisen = pakalpojums)
 Dienstag = otrdiena (spr. uotrdiena)
 Donnerstag = ceturtdiena (spr. zāturdiena)
 Dorf = ciems
 Dorfschulze = ciema vecākais
 Vorsitzender des Dorfrates = ciema padomes priekšsēdētājs (paduomes priekschssāhdāhtahjs)
 Droschkenkutscher = ormanis
 Du = tu (kurz akzentuiert)

Ei = ola (spr. uola, Mehrzahl = uolas)
 Eimer = spainis
 Einladung = ielūgums (spr. ieluhgums, Akzent auf der ersten Silbe)
 Eisenbahn = dzelzceļš (spr. dsēlsszelsch)
 Erde = zeme (spr. sēme)

Fahne = karogs (spr. kàruogs)
 Fahrrad = divritenis (spr. diwritenis) oder vèlosipeds
 Fahrt = brauciens (spr. brauziens)
 Februar = februaris
 Feind = ienaidnieks (Akzent auf der ersten Silbe)
 Feld = lauks
 Festung = cietoksnis (spr. zietokssnis)
 Feuer = uguns (Akzent auf der ersten Silbe)
 Fleisch = gaļa (spr. gālja)
 Flieger = lidotājs (spr. liduotahjs)
 Flucht = bēgums (spr. bāhgums), gebräuchlicher bēgšana (spr. behgshana)
 Flughafen = gaisa osta (spr. gaissa uosta)
 Flugplatz = aerodroms (Akzent auf dem a)
 Flugzeug = lidmašīna (spr. lidmaschine)
 Fluß = upe (spr. ūpe)
 Frau = sieviete (spr. ssiewiete, Akzent auf der ersten Silbe)
 Freitag = piektdiena
 Freund = draugs
 Friede = miers
 Frühling = pavasaris (spr. pàwassaris)
 Fuß = kāja (spr. kahja)

Garten = dārzs (spr. dahrss; im Garten = dahrsah)
 Gas = gāze (spr. gahse)
 Gasthaus = viesnīca (spr. wiessnihza)
 Gebirgskette = kalnājs (spr. kàlnahjs)
 Gefahr = briesmas (spr. briessmas)
 Gefangener = gūsteknis (spr. guhsteknis)
 Geld = nauda
 Gepäck = bagāža (spr. bāgasha)
 Getränk = dzēriens (spr. dsehriens)
 Grenze = robeža (spr. ruobesha)

Hafer = auzas (spr. ausas)
 Halbinsel = pussala (Akzent auf der ersten Silbe)
 Halt! = stāt! (spr. staht)
 Hammer = āmurs (spr. ahmurs)
 Hand = roka (spr. ruoka)
 Haus = māja (spr. mahja)
 Hausfrau = saimniece (spr. ssaimniece, Akzent auf der ersten Silbe)
 Hausherr = saimnieks (spr. ssaimnieks, Akzent auf der ersten Silbe)
 Heimat = dzimtene (spr. dsimtene, Akzent auf der ersten Silbe)
 Herbst = rudenis (im Herbst = rudēnī, Akzent auf der ersten Silbe)
 Heu = siens (spr. ssiens)
 heute = šodien (spr. schuodien, Akzent auf der ersten Silbe)
 Hilfe = palīdzība (spr. palihdsihba, Akzent auf der ersten Silbe)
 Hof = sēta (spr. ssähta)
 Hunger = izsalkums (spr. issalkums, Akzent auf der ersten Silbe)

Ich = es
 Insel = sala (spr. ssala)

Ja = ja
 Januar = janvaris (spr. janwaris)
 Juli = jūlijs
 Juni = jūnijs

Kamerad = biedrs
 Kaserne = kazarma (spr. kàsarma)
 Kilometer = kilometrs (Akzent auf der ersten Silbe)
 Kopeke = kapeika (Akzent auf der ersten Silbe)
 Kopf = galva (spr. galwa)
 Kraftwagen = automobilis (Akzent auf der ersten Silbe)

102 101

Landhaus = vasarnīca (spr. wàssar-nihza)

Leben = dzīve (spr. dsihwe)

Leute = ļaudis (spr. ljaudis)

Luft = gaiss

Macht nichts! = nekas (spr. nekàss, Akzent ausnahmsweise auf der zweiten Silbe)

Mai = maijs

Mann = vīrietis (spr. wihrietis)

Marsch! = prom! (spr. pruom)

Meter = metrs

Mittag = puzdiena (spr. pùsdiena)

März = marts

Meer = jūra (spr. juhra)

Mensch = cilvēks (spr. zilwähks, Akzent auf der ersten Silbe)

Messer = nazis (spr. nasis)

Mittagbrot = puzdiena

Mittwoch = trešdiena

Monat = mēnesis (spr. mehnessis)

Mond = mēness (spr. mehness)

Montag = pirmdiena

Morgen = rīt (spr. riht)

Der Morgen = rīts

Moskau = Maskava (spr. Masskawa)

Nacht = nakts

Name = vārds (spr. wahrds)

Nein = nē

Norden = ziemeļi (spr. siemelis)

November = novembris

Nummer = numuris

Oktober = oktobris

Osten = austrumi

Pferd = zirgs (spr. sirgs)

Pfund — mārciņa (spr. mahrzinja)

Plateau, flaches Bergland = līdzena augstiene (spr. lihdsena)

Platz = laukums

Post = pasts

Preis = cena (zāna)

Pud = pūrs (spr. puhrs)

Rat = padoms (spr. pāduoms)

Regierung = valdība (spr. wāldihba)

Restaurant = restorāns

Rubel = rubulis

Rußland = Krievija (spr. Kriewija, Akzent auf der ersten Silbe)

Sache = lieta

Salz = sāls (spr. ssahls)

Sattel = segli (ssāgli), auch sedli (ssādli)

Scheune — šķūnis (spr. schtjuhnis)

Schlitten = raģavas (spr. rāgawas)

Schmiede = kalēja darbnīca (spr. kà-lehja dārbnihza)

Schnee = sniegs (spr. ssniegs)

See = ezers (spr. äsārs)

September = septembris

Signal = signāls

Soldat = kareivis (spr. kàreiwis)

Sommer = vasara (spr. wàssara)

Sonnabend = sestdiena (spr. ssèst-diena)

Sonne = saule (spr. ssaule)

Sonntag = svētdiena (spr. ssweht-diena)

Sowjetunion = Padomju Savienība (spr. Pāduomju Ssāwienihba)

Speise = ēdiens (spr. ehdiens)

Sprache = valoda (spr. wāluoda)

Stadt = pilsēta (spr. pilssāhta)

Stall = stallis (für Pferde); Viehstall = kūts (spr. kuhts)

Station, Bahnhof = stacija

Steppe = stepe

Straße (in Ortschaften) = iela

Streichholz = sēkociņš (spr. ssährko-zinsch)

Stroh = salmi (spr. ssāلمي)

Stuhl = krēsls (spr. krähssls)

Stunde = stunda

Süden = dienvidi

Sumpf = purvs

Tabak = tabaka

Tag = diena

Tal = ieleja (Akzent auf der ersten Silbe)

Tee = tēja

Tisch = galds

Ufer = krasts

Uhr = pulkstenis (Akzent auf der ersten Silbe)

Volk = tauta

Wagen = rati

Wald = mežs (spr. meshs); auch sils (spr. ssils)

Wasser = ūdens (spr. uhdens)

Weg = ceļš (spr. zelsch)
 Weib = sieva (spr. ssieva, eigentlich Ehefrau)
 Westen = rietumi
 Wetter = laiks (auch Zeit)
 Wiese = pļava (spr. pljāwa)
 Wind = vējš (spr. wehjsch)
 Winter = ziema (spr. siema)
 Woche = nedēļa (spr. nēdelja)

Wohnung = dzīvoklis (spr. dsihwoklis)
 Wort = vārds (wahrds)

Zeit = laiks
 Zeitung = avīze (spr. awihse, Akzent auf der ersten Silbe)
 Zigaretten = papirosi (spr. pāpirossi)
 Zimmer = istaba (spr. istaba)
 Zug = vilciens (spr. wilziens, Akzent, wie immer, auf der ersten Silbe)

b) Sätze für den praktischen Gebrauch

1. Zum Zurechtfinden in der Landschaft

Wie heißt dieser Ort?	Kā sauc (ssauz) šo (schuo) vietu (wietu)?
Wo ist hier der Bahnhof?	Kur šeit (scheit) ir stacija?
Zeigen Sie mir den Weg zu der Stadt B.!	Parādiet man ceļu (zēlju) uz (us) pilsētu B.!
Wieviel Werst (Kilometer) sind es bis zum Dorf A.?	Cik (zick) verstis (kilometru) ir līdz (lihds) A. ciemam?
Kann man über diesen Sumpf gehen?	Vai (wai) var (war) iet pa šo purvu?
Wo ist der See A.?	Kur ir ezers A.?
Ist dieser Fluß tief?	Vai šī (schih) upe ir dziļa (dsilja)?

2. Zum Ausfragen der Einwohner

Wie weit ist es bis zu eurer Stellung (Schützengraben)?	Cik (zick) tālu (tahlu) ir līdz Jūsu ierakumiem (pōzicijai)?
Spricht jemand von euch deutsch?	Vai kāds (kahds) no (nuo) Jums runā (runnah) vāciski (wahziski)?
Antworten Sie auf meine Frage!	Atbildiet uz (us) manu jautājumu!
Wo ist der Vorsitzende des Dorfrates?	Kur ir ciema padomes priekšsēdētājs?
Wo ist hier der Dorfrat?	Kur šeit ir ciema padome (pāduome)?
Wer ist dort?	Kas (kass) tur ir?
Ist der Hausherr zu Hause?	Vai saimnieks ir mājā (mahjah)?
Ist hier ein Telefon?	Vai šeit ir telefons? (auch tālrunis)
Was ist das?	Kas (kass) tas (tass) ir?
Komm hierher!	Nāc (nahz) šurp (schurp)!

3. Zur Beschaffung von notwendigen Dingen

Geben Sie mir Heu für die Pferde!	Dodiet (duòdiet) man sienu (ssienu) priekš (prieksch) zirgiem!
Verkauf mir dies!	Pārdodi (pāhrduodi) man to (tuo)!
Gebt uns Stroh!	Dòdiet mums (mummss) salmus (ssàlmus)!
Gib mir dies!	Dodi (duòdi) man to (tuo)!
Bring mir einen Hammer!	Atnesi (áttnessi) man āmuru (ahmuru)!
Bereiten Sie uns dieses Fleisch zu!	Pāgatavojiet mums šo (schuo) gaļu (gàlju)!

4. Deutsch-litauisch

a) Wörterverzeichnis

Abend = vakaras
Anzug = drabužis
April = balandis
Arzt = gydytojas
August = rugpiutis

Bahnhof = stotis
Baum = medis
Bauer = ukininkas
Befehl = liepimas
Beil = borta, kirvis
Benzin = benzinas
Berg = kalnas
Bevölkerung = gyventojai
Bewegung = pasijudinimas
Bitte = prašymas
Brot = duona
Brunnen = šulinys
Brücke = tiltas
Bucht =
Butter = sviesta
Bürger = pilietis

Chaussee = plentas

Dampfer = garlaivis
Deserteur = beglys
Deutscher = vokiečys
Dezember = gruodis
Dienst = tarnyba
Dienstag = antradienis
Donnerstag = ketvirtadienis
Dorf = kiemas
Dorfschulze = viršaitis
Droschkenkutscher = vežikas
du = tu

Ei = kiaušinis
Eimer = viedras, kibiras
Einladung = kvietimas
Eisenbahn = traukinys
Erde = žeme

Fahne = veliava
Fahrrad = dviratis
Fahrt = kelione
Februar = vasaris
Feind = priešininkas
Feld = laukas
Festung = tvirtovė
Feuer = ugnis
Fleisch = mėsa
Flieger = lakunas

Flucht = bėgimas
Flughafen, Flugplatz = erodromas
Flugzeug = lėktuvas
Fluß = upe
Frau = žmona
Freitag = penktadienis
Freund = draugas
Friede = ramumas
Frühling = pavasaris
Fuß = koja

Garten = sodas
Gas = dujos
Gasthaus = viešbutis
Gebirgskette, Bergrücken = kalnynas,
kalnagubris
Gefahr = pavojus
Gefangener = suimtinis
Geld = pinigai
Gepäck = bagažas
Getränk = gėralas
Grenze = siena, riba

Hafer = avižos
Halbinsel = pussalis
Halt! = stok!
Hammer = kummušis
Hand = ranka
Haus = namas
Hausfrau = namininke
Hausherr = namininkas
Heimat = tėvyne
Herbst = ruduo
Heu = šienas
heute = šiandien
Hilfe = pagalba
Hof = kiemas
Hunger = alknumas

Ich = aš
Insel = sala

Ja = taip
Januar = sausis
Juli = liepos
Juni = birželis

Kamerad = draugas
Kaserne = kazarme, kareivinė
Kilometer = kilometras
Kopeke = kapeika
Kopf = galva
Kraftwagen = automobilis

Landhaus = sodyba
Leben = gyvenimas
Leute = žmonės
Luft = oras

Macht nichts! = niekas!
Mai = gegužis
Mann = vyras
Marsch = maršas
März = kovas
Meer = jūra
Mensch = žmogus
Messer = peilis
Meter = meteras
Mittag = pietūs
Mittagbrot = pietūs
Mittwoch = trečiadienis
Monat = mėnuo, mėnėsis
Mond = mėnuo
Montag = pirmadienis
Morgen = rytas (der nächste Tag)
Morgen = rytas (der Morgen)
Moskau = Maskva

Nacht = naktis
Name = vardas
Nein = ne
Norden = šiaurė
November = lapkritis
Nummer = numeras

Oktobre = spalė
Osten = rytas

Pferd = arklis
Pfund = svaras
Plateau, flaches Bergland = pletė
Platz = plotas
Post = pašta
Preis = kaina
Pud = pudas

Rat = patarimas
Regierung = valdžia
Restaurant = restoracija
Rubel = rubelis
Rußland = Rusija

Sache = dalykas
Salz = druska
Sattel = balnas
Scheune = škunė
Schlitten = roges
Schmiede = kalvė
Schnee = sniegas

See = ežeras
September = rugsejis
Signal = signalas
Soldat = kareivis
Sommer = vasara
Sonnabend = šeštadienis
Sonne = saulė
Sonntag = sekmadienis
Sowjetunion = Sovietų Rusija
Speise = valgis
Sprache = kalba
Stadt = miestas
Stall = tvartas, staldas
Station = stotis
Steppe = tyruma
Straße = gatvė
Streichholz = degtukas
Stroh = šiaudai
Stuhl = kėdė
Stunde = valanda
Süden = pietūs
Sumpf = tyruliai

Tabak = tabaka
Tag = diena
Tal = slėnys
Tee = arbata
Tisch = stalas

Ufer = krantas
Uhr = laikrodė
Ukraïne = Ukraina

Volk = tauta

Wagen = vežimas
Wald = miškas
Wasser = vanduo
Weg = kelias
Weib = žmona
Westen = vakarai
Wetter = oras
Wiese = pieva
Wind = vėjas
Winter = žiema
Woche = savaitė
Wohnung = gyvenimas
Wort = žodis

Zeit = laikas
Zeitung = laikraštis
Zigaretten = papirosas
Zimmer = kambarys
Zug = traukinys

b) Sätze für den praktischen Gebrauch

1. Zum Zurechtfinden in der Landschaft

Wie heißt dieser Ort?	Kaip vadinasi šitą vietą?
Wo ist hier der Bahnhof?	Kur čia stotis?
Zeigen Sie mir den Weg zu der Stadt B.!	Parodyket man kelią į miestą B.?
Wieviel Werst (Kilometer) sind es bis zum Dorf A.?	Kiek verstų (kilometrų) iki kaimo A.?
Kann man über diesen Sumpf gehen?	Ar galima per šito tyrulį eiti?
Wo ist der See A.?	Kur randasi ežeras A.?
Ist dieser Fluß tief?	Ar šita upe gilia?

2. Zum Ausfragen der Einwohner

Spricht jemand von euch deutsch?	Ar kalba kas iš jusu vokiškai?
Antworten Sie auf meine Frage!	Atsakyket už mano klausymą!
Wo ist der Vorsitzende des Dorfrates?	Kur Viršaitis?
Wo ist hier der Dorfrat?	Kur Valščiaus Valdyba?
Wer ist dort?	Kas ten?
Ist der Hausherr zu Hause?	Ar naminikas namuose?
Ist hier ein Telephon?	Yra čia telefonas?
Wer ist das?	Kas tas yra?
Komm hierher!	Ateik čia!

3. Zur Beschaffung von notwendigen Dingen

Geben Sie mir Heu für die Pferde!	Duoket man šieną arkliams!
Verkauf mir dies!	Parduok man šitą!
Gebt uns Stroh!	Duoket mums šiaudus!
Bring mir einen Hammer!	Atnešk man kujelį!
Bereiten Sie uns dieses Fleisch zu!	Pataisykite mums šita mėsą!

В деле пронумеровано:

116 ЛИСТОВ

фотографий —

Хранитель

фондов

Светлана Савицкая Е.В.

« »

03 АПР 2013

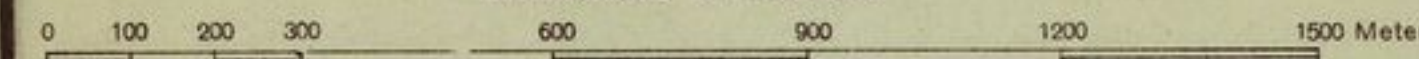
Verzeichnis der öffentlichen Gebäude.

(Angaben aus der Zeit vor der russischen Besitzergreifung.)

- | | | |
|----|-------------------------------------|---------------|
| 1 | Stadtverwaltung | A 4 |
| 2 | Bezirksverwaltung | A 4 |
| 3 | Polizeipräfektur | B 5 |
| 4 | Post | A 4 |
| 5 | Lettgallisches Bezirksgericht | B 4 |
| 6 | Reise- u. Transportbüro | B 4 |
| 7 | Chaussee- u. Landstraßendepartement | |
| 5. | Bezirk | B C 4 |
| 8 | Gefängnis | B 4 |
| 9 | Zollverwaltung | B 3 |
| 10 | Lehrerinstitut | A 4 |
| 11 | Stadttechnikum | C 4 |
| 12 | Staatsgymnasium | A 4 |
| 13 | Lettische Bank | A 4 |
| 14 | Staatl. Landesbank | A 4 |
| 15 | Lettische Vereinigung | B 5 |
| 16 | Theater | B 4 |
| 17 | Vereinigte Lehrer-Bibliothek | B 4 |
| 18 | Stadt-Krankenhaus | B 4 |
| 19 | Kreis-Krankenhaus | B 4 |
| 20 | Rotes Kreuz Krankenhaus | B 4 |
| 21 | Städt. Wasserwerk | B 5 |
| 22 | Kaserne | C 3, C 4, C 5 |

STADTPLAN VON DÜNABURG

Maßstab 1 : 15 000



Straßenverzeichnis von Dünaburg

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| Ābolu iela 3-4-A | Cietokšņa iela 3-4-A |
| Ābolu lauk, 4-B | Cietums 4-B |
| Aglones iela 3-C | Cīruju iela 2-B-3-C |
| Aizpilsetas iela 3-D | Cerepovas vas. 5-C-D |
| Aizputes iela 3-C | M. Dambja iela 4-A |
| Alūksnes iela 3-C | L. Dzirna iela 4-B |
| Alejas iela 3-4-B | M. Dzirna iela 4-B-C |
| Andrēja Pumpura iela 3-4-C | Daugavas iela 4 A |
| Annsa iela 3-C | D-pils I. pas. stāvs. 4-R |
| Apriķu alimnīca 4-B | D-pils II. pas. stāvs. 2-C |
| Arāņu iela 3-C | D-pils I. priecū. stāvs. 4-B-B |
| Arodu iela 4-BC | D-pils II. priecū. stāvs. 4-5-C |
| Artiņlijas iela 1-C | Duboles iela 4-C |
| Auveļu iela 2-C | Drujas iela 4-B |
| Avotiņu iela 3-C | Dzelzceļa iela 5-B |
| Bāložu iela 1-C | Dzirnavu iela 4-B |
| Bauskas iela 4-C-D | Ezera iela 1-2-B-C |
| Baznīcas iela 3-C | Fabrikas iela 5-B |
| Bēnu kapi 3-4-B | Februāra iela 4-B |
| Beze 3-D | Grīvas iela 5-B |
| Bulvāra iela 4-B | Grodņas iela 3-4-C |
| Burtņieku iela 5-B | Guļbenes iela 3-A |
| Centrālās iela 5-B | Imantās iela 4-A-B |
| Cienis iela 1-C | Iskustīta iela 3-A |
| Cietokšnis 2-A | Isti iela 4-A |

- Jāņa iela 2-C
3. Jauņa iela 4-A
Jūtiņku iela 3-C
Jūtiņku pulka kazarmes 3-C
Jauņa iela 4-B
Jaungavas iela 3-A-C-D
Kalmu iela 5-B
Kalmu iela 1-2-C
Kandavas iela 3-A
Kara kapi 1-A
Kalmes iela 1-2-B
Kaunas iela 3-C
Kraista iela 5-B
Krāslavas iela 4-B
Krievja 3-C
Krustpils iela 4-B.
Kr. Valdemāra iela 4-A-B
Kuru iela 5-B
Lēdijas iela 4-A-B
Laiņu iela 5-B
Lauzīša iela 1-C
Liepāja iela 3-A-C-D
Līksnas iela 2-C
Līķu iela 2-C
Līvānu iela 3-C

- Lopkautuve 4-D
Lutins iela 4-B
Lutertieģis kapi 4-D
Madonas iela 3-A
Maizes iela 4-B
Maizes iauk. 4-A-B
Māras iela 5-B
Marijas iela 4-B
Mazā iela 4-B
Mednieku iela 2-C
Miežu iela 4-B
Mūchmeduģu kapi 3-D
Muitas iela 3-B
Muitas valde 5-B
Mūchmeduģu pārsveime 2-C
Nometņu iela 4-5-B
18. Novembra iela 4-A-B-C-D
Pārbrāucamā iela 3-4-B
Pārēzietņu kapi 4-D
Pārēzietņu iela 2-C
Pīšētas valde 4-A
Pīla, ūdens pumpstava 5-B
Plavu iela 1-B-C
Podoku iela 4-B
Priju iela 3-B

- Pēliht, slīmntea 4-C-D
Pūku iela 1-C
Pūlvk, Brīzēa iela 3-4-A
Rēzē iela 1-A-B
Rēzēknes iela 4-B
Rīgas iela 4-A-B
Rōbežu iela 1-2-B-C
Saules iela 4-A-B
Saku iela 4-B
M. Saku iela 4-B
Sarkanā krusta slīmn. 4-B
Sergejevo Peigina 3-C
Siguldas iela 4-C-D
Skautu laukums 4-B
K. Skrindas iela 4-B-C-D
Slavu iela 2-C
Sluāns iela 4-B
Smīlāu iela 3-B
Stabu iela 1-2-C
Stīvē iela 1-2-C
Sūpu iela 2-B-C
Talsu iela 4-A
Tētra iela 3-A-A
Tēts iela 1-2-C
Tīrgus iela 4-5-B

- Tīrgus laukums 4-5-B
 Tukuma iela 3-4-C
 Ūdvaldes iela 3-C
 Ūdensvada iela 5-B
 Vadopa iela 4-A
 Valkas iela 3-4-C-D
 Valmieras iela 3-C
 Vārviņas iela 4-3-B
 Viesīte kapi 2-C
 Ventspils iela 3-4-C
 Vecflīdnieku iela 4-C
 Vidus iela 4-5-B
 Vidzemes iela 1-2-B-C
 Vientbas laukums 4-A
 Viestūra iela 2-C
 M. Vilpas iela 4-B
 Višķu iela 2-C
 Zailā iela 1-B
 Zeltkalna iela 2-C
 Ziemeļu iela 3-C
 Zvirgo tīrgus 3-4-B
 Zīdu kapi 3-4-D
 Zīdu kapi 2-B

Straßenverzeichnis von Griya

- Alejas iela 5-A
Daugavpils iela 4-A
Dzirnavu iela 5-A
Garā iela 4-5-A
Kaļķu iela 4-A
Kat. Baznīcas iela 5-A
Laukesu iela 5-A
Līginišķu iela 5-A
Liepājas iela 5-A
Lielā iela 4-5-A-B
Ormaņu iela 5-A
Rīgas iela 4-5-A
Smilšu iela 4-5-A
Udeņa iela 5-A
Ventspils iela 4-5-A

Hergestellt im Reichsamt für Landesaufnahme, Berlin 1940

Generalstab der Luftwaffe

Grundlagen:

Stadtplan von Daugavpils 1:18 000, Verlag P. Mantnietka, Riga.

№ 3
Фонд 500
Опись 12451
Допол. 902
Коробки 96

№ 3
Отдел Военно-воздушной
Географии Ц.В.В.Ф.
№ Вх. № 01408
1947 г.

К.Е.Х. № 0444
28.04.1947 г.
Исторический отдел ГШ ГВМГ

Sonderausgabe! III. 41
Nur für den Dienstgebrauch!

Anlage zu Militärgeographischen Angaben über
das Europäische Rußland, Mappe B: Die Baltischen
Länder (Estland, Lettland, Litauen)

STADTPLAN VON KOWNO (KAUNAS)

Maßstab 1:15000

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 m



Zeichenerklärung

- | | | | |
|--|------------------|--|---------------------|
| | Stadtgrenze | | Bebaute Stadtteile |
| | Eisenbahnen | | Park u. Garten |
| | Straßen und Wege | | Wald |
| | Projekt. Straßen | | Öffentliche Gebäude |
| | | | Böschungen |

(Angaben über die öffentlichen Gebäude aus
der Zeit vor der russischen Besitzergreifung)

Strassenverzeichnis

A

Aguonų 4-E
Akelačio 7-F
Akmenės 3-C
Aldonos 2-L
Alksoto 2-C
Algimanto 3-C
Algirdo 3-E, 2-E
Altų 5-E, (Būgos gt.
dal.)
Aluntos 3-E
Amerikos lietuvių 5-C
Anykščių 3-D
Antakalnio 5-C
Apynių 5-E
Apuolės 2-B, 2-C
Archyvo 3-E
Ariogalos 3-C
Astronomijos 4-D
Ašmenos 5-F
Auklės 3-B
Aukštaičių 4-E, 4-F
Aukštoji 5-C
Aukuro 2-C
Aušros 4-E
Aušros takas 4-D
Aviečių 4-D
Ažuolų 4-C

B

Babų 3-B
Baisogalos 2-D
Bajorų 3-C
Bakanausko J. pl. 7-D
6-E
Balininkų 4-E
Baltamaličio Silvestro
7-F
Baranausko 3-G
Baritonų 5-E
Basanavičiaus al. 3-F,
4-F
Baterijos pientas 7-I,
7-H
Bažnyčios 5-E
Benediktinių 4-C
Beržų 4-F
Betygalos I 4-B
Betygalos II 4-B
Birštono 5-C
Birutės 7-H
Biržų 3-D
Botanikos prosp. 7-D
Brasčių 4-D
Bravoro 6-E
Brėslavijos 5-G
Butkiškės 4-B
Brolių 3-C
Butrimonių 3-C,
S. V. D.
Baritonų 5-E
Būgos 5-E

C

Cekiškės 4-B
Čekų 8-G
Čepinskio 5-C
Čiurlionio 6-E

D

Dailidžių 3-C
Dainavos 4-E
Damijonaičio J. 5-C
Dangėnės 2-C
Danutės 2-E
Dany 7-F
Darbėnų 7-F
Darbininkų 3-E, 3-D
Darsūniškio 8-H
Dariaus ir Girėno 5-C
6-C
Daubos 2-E, 2-D
Daugirdo 5-B
Daugų, Sen. Vilijamp.
dal. (4-C)
Daukanto A-D, 5-D
Daukšos 4-C, 5-C
Degtūčių 2-B
Demokratų 2-C
Dirvos 3-F
Dyranos 5-F
Dobkevičiaus, leit. 5-C
6-C

Dotnuvos 3-B
Drobės 7-F
Druskininkų 5-C
Drobės 7-F, 7-G
Duonelaitis 4-D
Dvaro 3-B
Dūkų 4-E
Dubingių 8-H
Dusetų 2-D

E

Eglų 4-F
Eigulių 3-D
Elmučio 4-C
Elvinių 2-E
Elyševos 4-C
Elnių 6-1
Elsnių 8-F
Erdvilos 3-B
Erdvės 5-B, užmiestų
Eržvilko Vil. Sen. d.
Estų 8-F

F

Fryko 5-F

G

Gailutės 7-H
Gamtos 7-E
Gardino 5-C
Garliavos takas 5-C
Gedimino 4-E, 5-E
Gegutės 8-E
Gėlėninkėlių 6-F
Gėlių ratas 4-F
Giedraičių 3-E
Giedrės 2-C
Gimbuto 3-D
Gimzausko S. 8-F
Gintariškių 5-C
Girstupio 5-E
Giručio 3-C
Godaus, 3-B, 3-C
Gražinos 3-F
Graščių 5-F
Grinčupio 4-G
Grinčiaus 3-C
Grožio alėja 7-E
Grūdų 7-F
Grunvaldo 5-E
Gruzdžių 4-D
Gudyno kap. 6-C
Gudų 8-G
Guzėlio-Fromo 8-F

H

Harrisso 5-C
Hipopromo 7-G

I

Išlaužo 5-I
Italijos 4-D
Ivinskio 7-F

Y

Yliškų 6-C

J

Jablonskio 4-C
Jakšto 4-C
Jankaus 3-F
Jasaličio 2-D
Jaunučio 3-C
Josvainių 2-B
Jotvingių 3-D
Jelšboto 3-B
Jiesios 9-E
Jodaikų 3-B
Jonavos 2-D, 4-C
Joniskėlio Vil. Sen. d.
3-C, 3-D
Juozapavičiaus pr.
6-E, 7-F, 8-F,
6-F
Jūratės 2-C
Jurbarko 4-B
Juškos 3-F
Jundzių 7-D

K

Kaimo 3-G
Kaišiadorių 5-G
Kalėjimo 5-D
Kaliniečių 3-E
Kalno 8-H
Kaltinėnų 2-C
Kalvių 4-C
Kamajų 2-D
Kampo 3-F
Kanapių 7-G

Kanto 5-D
Kapinių 3-F
Kapsų 3-D, 3-E
Kareivinių 8-H
Karmelitų 5-E, 5-D
Karmėlavos 4-D
Karo ligoninės 5-E
Katėlės J. kunigo 8-F
Kauko 4-E
Kėdainių 3-B, 4-B
Kelmės 3-B
Kemerio 8-F
Kęstučio 5-D, 5-E
Keturakio 8-G, 8-F
Kiaunių 6-I
Kiškų 7-I
Kievų 8-G
Koklių 3-C
Kometų 5-B
Kozmiano 8-F
Krakių 3-B
Krantų al. 7-E, 8-F

K

Kranto I 7-E, 7-F
" II " " "
" III " " "
" IV " " "
Krantų V 7-F
" VI " " "
" VII " " "
" VIII 8-F
" IX " " "
" X " " "
" XI " " "
" XII " " "
" XIII " " "
" XIV " " "
" XV " " "
" XVI " " "
" XVII " " "
" XVIII " " "
" XIX " " "
" XX " " "

K

Kraševskio 4-F, 3-F
Kražių 3-B, 3-C
Kreivoji 6-C
Kretingos 7-F
Krėvos 5-E
Kriščiukaičio Ant.
3-C, 4-C
Kriščiūnų 4-D
Kriškių Vil. Sen. d.
3-B, 4-B
Kruonio 5-H, 6-I
Kudirkos al. 4-F
Kulvos 2-C, 2-D
Kumpio leit.
5-C, 6-C
Kupiškio 4-D
Kursėnų 2-D

L

Laisvės al. 4-D, 4-E
Lakštingaičių tak. 7-E
Lakūnų pl. 6-D
Lampėdžių 3-B
Lapių 1-D
Lapų 8-F
Lauko 6-I
Leliūnų 4-E
Leliūnų 3-E
Lentvaravo 6-F
Lėpjos 7-F
Lėpos 6-B
Likmenų Vil. Sen. d.
Linkuvos 2-C, 3-C
Liny 7-F
Liubarto 3-C
Liūdesio al. 7-E
Liutavaro 2-C
Lydos 4-E
Lopelio 3-B
Lukšio 4-C
Liškavos 4-D, 4-C

M

Maironio 4-D, 5-D
Maisto 5-B, 6-B
Malino 8-H
Malėtų 3-E
Montvilos 3-C
Mapų 4-C
Margio 3-C
Marijampolės 5-C
Marvelės 5-B
Mašoto Prano 7-E,
8-F (proj.)

Mateikos 3-F
Mažeikių 7-F, 7-E
Mažoji 8-G
Mažvydo 3-B
Mėsininkų 4-C
Merkinės 4-D, 4-C
Mickėvičiaus 4-E,
5-E
Miglovaros 8-F
Mildos 2-D, 3-D
Kelmės 3-B
Minkausko 5-D
Minties ratas 4-F
Miškinio 2-C
Miško 5-E
Mokyklų 4-B, 3-B
Muraivos 4-D
Muziejaus 5-B
Muzikos 5-E

N

Napoleono 4-H, 5-F,
5-G
Narbuto Teodoro 8-F
Nardžio 4-G
Našlaičių 3-C
Nautilio Juozo 3-B
Nemuno 5-C
Nepriklausomybės
al. 4-E
Nyčių 7-F
Norvegų 7-F

O

Obuolių 4-D
Olandų 7-F
Ožėskienės 4-D

P

Pabrėžos 7-D
Pagėgių 2-D
Pajautos 2-C
Pakonio 5-H
Palangos 5-C
Pamėninių 4-C
Pamėninių 5-H
Pamėninių 4-B
Panėrių 3-B, 3-C
Panevėžio 5-C
Parodos 4-C
Patrimo 2-C
Paukščių 7-G
Pavasario 8-E
Pažangos 3-D
Pažaislio 5-H
Pelėdų 4-D
Perlojos 8-H
Perkūno al. 5-F
Petrauskio Kipro 4-E,
3-E
Pietario 7-G
Piliakalnio 7-E
Pilies 4-C
Pilelių 7-G
Pykčio 2-C
Pylimo 2-B
Planetų 5-B
Plento 9-G
Plungės 1-D
Poškos 5-C, 5-D
Pramonės 6-E, 5-E
Pramonės skersg.
6-E
Prezidento 4-C, 5-C
Prienų 5-C
Prieklauskos kr. 5-C
Prieklauskų 2-B
Provienskių 7-G
Prūsų 4-E
Puodžių 3-C
Pupų 7-H
Pušų 7-H
Pušyno 7-G
Putinų 4-D
Putvinskio 4-D

R

Rabinų 3-C
Radastų 4-E
Radvielių 3-F, 4-G
Ragučio 2-C
Raginės 4-D
Ramioji 3-F, 3-G
Ramygalo 2-D
Raseinių 4-D
Ratnyčios 5-G
Raudondvario 4-B
3-B

Raudonės 3-B
Raudonojo Kryžiaus
7-I
Riaubos leit. 5-B,
6-C
Rimgaudo 2-C
Rimvaido 3-G
Rimšės 4-G
Ringuvos 8-G, 7-F
Rygos 8-F
Rytų 3-G
Rokiškio 3-D
Rokų 5-I
Rotušės aikštė 5-C
Rusų 8-G
Rūtų 4-E

S

Sajungos aikštė 3-C
Salako aikštė 3-C
Salantiško ltr. 4-C
VII. Sen. d.
Sandėlių 7-F
Santakos 5-B
Sapiegos Leono 4-D
Sasnauskos 3-E, 3-F
Saulės 3-G
Saulėtekio 8-E
Sederevičiaus 8-F
Sedos 2-C
Seimo 4-C
Seimų 3-D
Seminarijos 4-B
Serbentų 4-D
Serdžiaus 3-B
Servitoto 6-F, 7-F
Sėmenų 7-E
Sietyno 5-B
Sinagogos 4-C
Sintautų 3-C
VII. Sen. d.
Siūlių 7-F
Skaitutės 2-C
Skandviltės 1-D
Skirgailos 3-C
Skirsnemunės 3-B
Skuodo 7-F
Slavų 8-G, 7-G
Slivų 4-D
Slėnio 4-G
Smalininkų 5-C
Smetonos alėja 8-G,
7-H
Smėlio 8-H
Sodų 7-F, 8-F
Sopranų 5-E
Spynų 1-F
Sporto 4-F
Stalių 3-C
Stakių 5-F
Staklių 7-F
Staugaičio 7-H
Stirinių 6-I
Strazdelio 2-D
Stulgininko 3-B,
3-C
Suomų 8-F
Surgautų 9-F
Svajonių al. 7-E

S

Sakių 3-D
Saldytuvo 6-F
Satrijos 4-D
Seivų 7-F
Sermukšnių 4-D
Serno 6-I
Siaulių 5-E
Siluvos 3-B, 3-C
Siltės 5-E, 5-C
Simkaičių 3-E
Sirvintų 3-E, 3-D
Sklerio 4-D
Svedų 7-F
Svenčionių 6-G, 7-G
Sviesos 4-F

T

Taikos 2-F, 3-G
Takas I 4-C
" II " " "
" III " " "
" IV 4-D
" V 3-D
Talinio 8-F
Tauraklemio 5-H
Technikos pr. 7-E
Telšių 4-D
Tenorų 5-E

Tilkos 7-F
Tiltos 8-G
Tilžės 3-B
Tytavėnų I 3-B
" II " "
" III " "
Totorių 5-E
Trakų 5-E
Trimito 5-D, 5-C
Trumpoji 4-C
Tunelio 4-G, 5-F,
5-C
Tulpių 4-E
Turšėnų 4-D
Tvirtovės al. 3-E,
3-G

U

Ugionių 3-B
Ugniausių 5-C, 4-D
Ukmergės pl. 3-E,
4-D
Ukrainiečių 8-C
Universiteto 5-B, už-
miestų
Uosto krantas 5-D
Uosto 5-B
Upelio 7-H
Upės 8-G
Utenos 3-E, 3-D

V

Vaičiūnų 4-F, 4-E
Vaidilos 7-H
Vaidilutės 5-E
Vaidoto 7-H, 8-G,
9-G
Vaisių 4-D
Vaisiūnų pientas 7-I,
8-I
Vaižganto 5-F, 5-E
Valančiaus 4-C
Valdinių 4-D
Vandanos 5-B
Vanagų 7-G
Varguolės 2-C
Varėnos 4-D
Varnėnų 8-H
Varnių 3-C
Varpo 3-G
Vasario 16 d. 4-D
Vašuklių 4-D
Veiverių 5-C, 6-C
Veluonos 4-B
Verkių 5-G
Vežėjų 2-B
Vėjo 2-B
Viešųjų 7-H
Vidukalnio 5-C
Vidurinės 4-C, 3-C
Vienybės aikštė 4-D
Vienciūnų 2-D
Vienuolių 2-E, 3-E
Vievio 5-F
Vileikos 5-G
Vileišio P. aikštė 4-E
Vileišio Petro 4-E
Vilkių 3-B
Vilkų 6-I
Vilniaus 5-C
Vilnių 7-F
Vilnės 7-F
Vilnių 7-F
Virvų 7-G
Višinskio 3-E, 4-E,
3-F
Vyduono al. 4-F
Vyšniavos 5-F
Vyšnių 4-D
Vytauto prosp. 5-E
Vytauto 8-F
Vytenio 2-C, 3-C
Vytytes 5-B, užmiestų
Vokietiško J. 3-E

Z

Zamenhofa 5-C
Zanavykų 3-E, 3-D
Zapyškio 6-C
Zarasų 3-D
Zalioji 4-D
Zaslių 6-G
Zelmų 3-E
Zemaičių 3-D, 4-D,
4-E
Zemaitės 4-E
Zemuočių 4-E
Zelvos 3-E
Žilbertų 7-D
Žvaigždžių 5-B

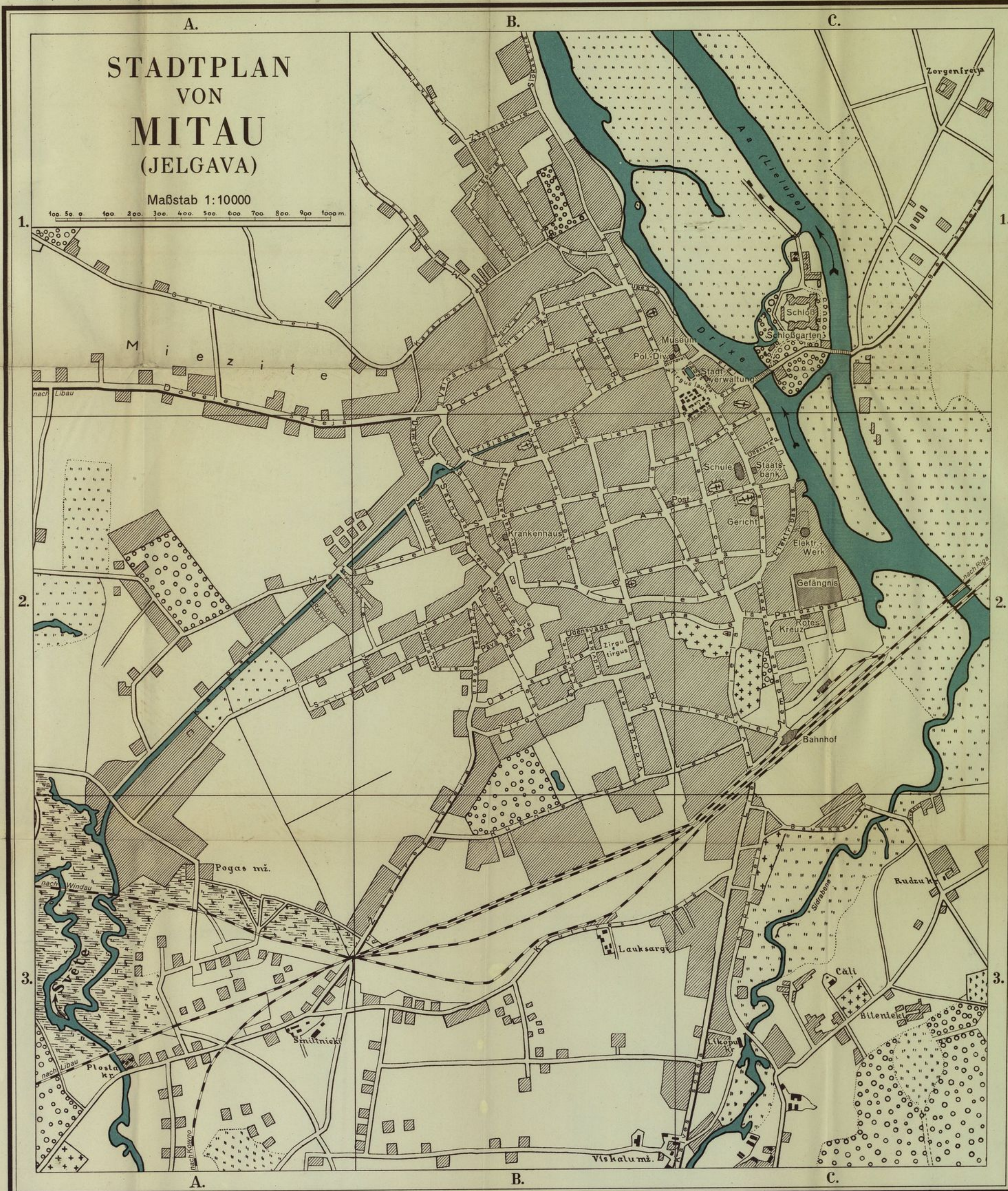


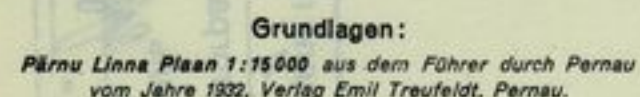
1.2. Фонд	500
3.4. Опред.	12451
5.6. Опред.	902
7.8. Опред.	96

(Angaben aus der Zeit vor der
russischen Besitzergreifung.)

Straßenverzeichnis

Annas iela	B-2, C-2
Aveņu	C-3
Augusta	B-2
Augļu	B-2
Bauskas	B-1
Blaumana	B-2
Dambja	B-2
Dārza	B-2
Dīķa	B-C-2
Dobeles	B-1
Dobeles šoseja	A-1-2
Domes	C-1
Dzirnavu	B-C-1
Elektrības	C-2
Filozofu	A-B-2
Ganību	A-1
Jāņa	B-C-2
Jēkaba	B-2
Julianāsa	B-2
Kalves šoseja	C-3
Kanāles	B-2
Kapu	C-3
Kārļa	B-1
Kazāru	B-1
Katoļu	C-2
Katuvu	C-3
Kriš. Barona	B-2-1
Kungu	A-B-1
Lāpškalna	B-1
Lauku	B-2
Lielā	B-2
Liepā	B-1
Lietuvu	C-2-3
Ludvika	B-2
Marijas	B-1
Mazais ceļš	A-B-2
Mātes	B-2
Meļņmīlas ceļš	B-1
Mieze	A-1
Muzeja laukums	C-1
Palejas	C-2
Paldizbāsa	C-2
Pasta	B-C-2
Pavarsu	B-2
Pēteru	B-2
Pils	C-1
Pils dārzs	C-1
Poruka	C-2-1
Pulkv. Briēža	B-2-1
Pulkv. Kalpaka	B-2
Rozu	A-1
Rūpniecības	B-2-3
Rīgas šoseja	C-1
Zaļa	B-2
Zemgales	C-2
Zirgu	B-2
Zvejnieku	B-1
Sakņu dārzs	B-2
Skolas	B-2
Skolotāju	B-2
Siogas ceļš	B-1
Smilšu	A-B-2
Strēlnieku	B-C-2
Svītes	B-2
Sūņu	B-1
Tirgoņu	A-1
Tirgus laukums	C-1
Ūdens	C-2
Ūdensvada	B-2
Upes	B-C-1-2
Urvaru	B-1
Valņa I.	B-2
Valņa II.	B-1
Veismapa	B-C-2
Vidvada	B-2
Vistura	B-1
Žaģares šoseja	B-2





STADTPLAN

VON

PERNAU (PÄRNŮ)

Maßstab 1:15000

(Angaben aus der Zeit vor der russischen Besitzergreifung)

Straßenverzeichnis

Aia E5, F7,8
Aida E6,7
Aisa FGH17
Akadeemia E7
Aleksandri F6,7
Allika DE5, P7,8,9
Angerja CD6
Annenhofi IK6
Araka P7,8,9
Aru D6

Brackmanni DEF6,7,8
Bööke F9

Dooe Suur BC8
Dooe Väike C8

Elevandi E7
Ellisabeti GH6
Ellisabeti Uus H17
Ellisabeti Väike I7
Emajõe C8
Esimene P9, R8

Gilde E7

Hangu B4
Harju OP7,8,9
Havi CD6,7
Henno G6
Hobuse B5,6,7
Hommiku EF6,7
Hõspidali EF7
Hobe G7

Iivese DE5,6

Jaani C5,6,7
Jakobi AB7,8,9
Jalaka F6
Jannseni CD6,7
Jerusaalemma O7,8
Jänesselja ABCD2,3,4,5,6
Järva P7,8,9
Jõe Suur FGH5,6
Jõe Väike FGH5,6
Jõe I F5,6
Jõe II G5
Jõe III G5
Jõe IV G5
Jüri B7,8,9

Kaarli G8
Kaeu DE4,5
Kahesaks S9,8
Kaheteistkümmes S10,9,T9
Kalameeste G6
Kalda EF6
Kalevi puistee OPRS9,10
Kanali H6,7,8
Kana D6
Karjamaa I6,7
Karuseelli FGH18
Kasarmu H7
Kase GH2
Katarilina C5,6
Kauka S9
Kesk BC8
Kilgi BC4
Kirikuaia I6
Kirsi E4,5
Kitse BC7
Kivi G7

Kolmas R9,8
Kooli D6,E4
Kuke Suur GHIKL7
Kuke Väike GH7
Kulla A2,3
Kuninga EF7
Kuu G4,5
Kuues R9, S8
Kuuse G8,9
Kure CD3
Kuresaare O7,8,9
Käsmu N7
Käo PRST8
Kõle G6
Kümnes S8,9

Lantareti G6
Laine K6,7
Lehe FGH9
Lembitu puistee PRST8,9
Liblika GH2,3,4
Liilia G6
Liiva H5,6,7
Lille BCDEF3,4,5
Lina F2,3,4,5
Lootsi D7
Lubja BC4,7
Läine puistee PRS9
Läine tänn O7,8
Lõo A2
Lõuna EF7,8

Maarja ABS
Malmö EF7
Marja BC4,5

Mere puistee EF8,9
Mere KL7,8
Merimetsa OPRS9
Munga E7
Mäe FGH4,5
Männä F3,4,5
Männiku NO7

Neljas R8,9
Niidu H2,3,4,5

Ohvitseri Suur FG8
Ohvitseri Väike G8
Oja D-H4,5

Paju I7
Papilidu M5,6,7,8
Papi G8
Pargi FG6,7
Parnu B3
Peetri A7,8,9
Pihli A7,8,9; CD5
Pihkopi C8
Pikanoome HIKL2,3,4
Pikk ABC8: EF6,7
Pilli G6
Pirni G3,4,5
Poska EF7,8
Possieti G6,7
Posti Väike FG7
Promenaadi FGH16,7,8
Pärja BC4,5
Pärna F8
Põhja EF6,7
Põllu B7,8,9

Pühavaimu EF7
Püssi C7
Raba E1,2,3,4,5
Raja N7,8
Ranna B8
Ranna puistee FG9
Raua AB2
Riia F-T6,7,8
Roheline CD3,4,5
Robu C-H3,4,5
Roosi F8
Rõhna D-H4,5,6
Rõhna H6,7
Rõuuli EF6,7

Sadama DE7,8
Sauga Uus A-D6

Sauga Vana BC7
Savi B1,2,3
Seedri E8
Seitsmes RS8,9
Sipa Suur G6,7
Sipa Väike G6
Sillutuse G6
Sindi RS5,6,7
Soldi C7
Soo B2
Soo ABC8,9
Supeluse F7,8,9
Suvitus EF8,9
Sääse F8

Tallinna E7
Tallinna Posti ABC7,8
Tammiste HIKL5

Tehase E5
Teine R8,9
Telliakivi C4,5
Tui G7
Turu BC6
Tähe G4,5

Uku PR7,8,9
Ussal GH7,8,9
Uus EF7
Uus BC6

Vahe BC6
Vahtra EF8
Vase G7
Vee EF7,8
Veski F4,5
Veski Suur GH6
Veski Väike H6
Vilms R8,9
Vilmsi EF7,8
Vingi FG6
Viru O7,8
Voorimehe BCD5
Väike G8
Võlmeise F7
Võitjate P8

Õhtu E7
Õli B5,6,7

Õheksas S8,9
Õheteistkümmes S10,9,8

В деле пронумеровано:
1 листов

фотографий

Хранитель фондов *С.В. Карачинский*