

473592

Auhinnatöö

Loodesest linnade
lähisajamaade matus.

(Tallinna, Nõmme, Paldiski,
Haapsalu, Türi, Põide ja Tapa).

Auhinnatöö. (II. a. k.)

Soming, Oswald.

E. V.

TARTU ÜLIKOOLI
ÕIGUSTEADUSKOND

1. nov. 1929.
№ 188. 79.
TARTU

1. XII 29a. teise aukonna vääriliseks
tunnustatud.

Autor: stud. res. merc. Ewald Toming

Auhinnatöö

473592

Thamberly
Tartu ülikooli Sekretär

LOODE - EESTI LINNADE

LÄHITAGAMA ADE ULATUS

/ Tallinna, Nõmme, Paldiski, Haapsalu,

Türi, Paide ja Tapa /.

Auhinnatöö majandusgeograafias,
esitatud T.Ü.Õigus-majandustea-
duskonnale 1. novembr. 1929 a.
märgusõna all:

"Tagamaa".

Ad.
7907



ÜLDOSA

I Peatükk. Tagamaast üldse.

Teadusliku uurimise arenemise ja kasvamisega hakatakse ikka enam uutele objektidele tähelepanu kinkima. Teaduste päris-tuum-alade uurimise kõrval siirdutakse üha enam äärealade uurimise suunas. Nii on see areng toimunud ka antropogeograafia ala-osas n.n. asulageograafias. Seni on seal peamiseks objektiks olnud linnade asendi uurimine ühes teistsuguste puhtgeograafiliste probleemidega. Uuemal ajal on mitmepool astunud ka linna majandusgeograafiliste eelduste, tema praeguse olukorra ja tuleviku väljavaadete, selle seas ka tagamaa uurimisele. Linna praegusaja ülesannete seas on linna tagamaa üks oluline element tema orgaanilises tervikus, ilma milleta linn õieti mõeldav pole, ega ka eksisteerida ei saa.

Tagamaa all mõtleme seda ala, millel linn teostab oma rahvamajanduslikke, kultuurilisi, administratiivseid, jm. ülesandeid, kas üksi või koos mõne teise resp. teiste linnadega. Nii on see siis ala, mille olemasolust, käekäigust jm. on linn huvitatud, et paremini oma ülesandeid teostada. Samuti on tagamaa huvitatud linnast, kuna see on ta mitmekesiste tarvete rahuldaja. Majanduslikult vaadates tagamaad, näeme et selle iseloom avaldub kahesuguselt: 1) viiramise- ja 2) toitumisetagamaana. Esimisel juhul mõistame selle all ala, mida linn varustab kultuurtoodetega, mida see ala vajab, kuid ise ei valmista; teisel juhul aga ala, mis linna varustab natuurproduktidega, toidu ja kütte näol ning annab linna tööstusele tarvilikud toorained, mida linn ise ei valmista oma linnalise iseloomu tõttu.

Arvestades tagamaa iseloomu, tähtsust, kaugust linnast jm., võime tagamaad liigestada veel kaheks: 1) lähi- ja 2) kaugtagamaaks; seejuures mõtleme esimese all ala, mis on antud linna lähem ümbrus, allub ta mõjutusele, on elavas läbikäimises, on linna olemasolust otseselt huvitatud, ja millest ka linn tunduvaimalt oleneb. Kaugtagamaa moodustaks aga kaugemad alad, millised antud linnast vähem sõltuvad, kus linna mõju nõrgem, millised oma iseloomult kuuluvad juba teiste linnade lähitagamaasse, ja on vaid üksikute momentide läbi käesoleva linnaga seotud. Kaugtagamaasse kõige laiemas mõttes kuulub praeguste moodsate ja kiirete liiklemisvahendite juures sageli terve maailm. Ometi on meil nii lähikui kaugtagamaa äramärkimiseks mõõdupuu olemas, kui me hindame sellena

vaid ala, mille suhtlemisele märgatavalt tugeneb linna olemasolu ja teotsemine ¹⁾).

Vaadeldes lähitagamaa väärtust linna suhtes võime seda veelgi kolmitada: 1)üld-, 2)kesk- ja 3)puhtlähitagamaaks. Esimesena mõistame tervet antud linna lähitagamaad, ka kõiki neid osi, mis juba osalt teiste linnade mõjutuse all n.ö. teiste linnade tagamaade hulka kuuluvad, kuid kus antud linn siiski kas või väiksel määral oma mitmekülgsel mõju avaldab, olgugi et ta selle alaga sageli seisab nõrgas läbikäimises. Kesktagamaana määritleme ala, kuhu antud linn valdavamalt oma mõju avaldab, igastahes suuremal määral kui ükski teine linn. Lõppeks oleks puhtlähitagamaa ala, mida antud linn vaid ainuüksi mõjutab, mis oma lähitagamaa iseloomus ei kuulu ühegi teise linna huvimaasse. See oleks enamasti linna lähim ümbrus, milline kaugtagamaana võib kuuluda küll teiste linnade huvimaasse. Teoreetiliselt oleks kesklähitagamaa ulatus üld- ja puhtlähitagamaa poolvahe- mit, kuid tegelikult ei lange ta selle matemaatilise määritlemuga peaaegu kunagi kokku, kuna siin avaldavad mõju mitmesugused põhjused, nagu teestik, asend, kaugus linnast jm.

Linnale on muidugi tähtsam ta lähitagamaa, eriti puhtlähitagamaa. Sõna "tagamaa" all mõeldaksegi harilikult selle tähtsamat osa, lähitagamaad. Käesolevas töös mõeldakse lihtsuse mõttes tagamaa all üldlähitagamaad s.o. lähitagamaad ta kõige laiemas mõttes.

Oma üldiseloomult võib tagamaa olla mitmesugune. Ta tähtsamad vormid oleksid: majanduslik, administratiivne ja kultuurne. Need kolm erisugust tagamaad mõjutavad üksteist ja püüavad üksteisele oma piiridega läheneda, mis ka vahel teostub, eriti vähearenenud majandusega mail. Linnale on muidugi neist kõige tähtsam majanduslik, kuid ka administratiivne, kuna see mõjutab teisi tagamaa vorme õige tunduvalt, luues tihti kunstliku majandusliku tagamaa.

Tagamaa ei piira linna alati igast küljest ühtlaselt, vaid mõnigi kord ulatab ta vaid teatud suunas, olles teises suunas hoopis väike. Samuti pole ta alati pidev ega ühtlane vaid on, nii öelda, mitmesuguse väärtusega. Seda näeme eriti suuremate linnade juures, kus väiksemad ümbritsevad linnad ta tagamaad tükeldavad ja hõrendavad. Mitmesuguste majanduslikkude, ajaloolaste jm. põhjuste tagajärjel kujunevad võõra linna tagamaa osad antud linna tagamaasse, need on n.n. enklaavid. Samuti tungivad antud linna tagamaa osad isoleeritud saartena võõraste linnade tagamaasse, need oleks n.n. eksklaavid.

Tagamaa suurust ja ulatust määravad linna ümbrus, liiklemisteed ja

¹⁾E.Kant.Linnalise elu alused.Linn ja tagamaa. Koguteos "Tartu". Tartus 1927, p.201.

võislevate linnade kaugus ja suurus ning nende kui ka antud linna teotsemine ühel või teisel alal. Olenedes sellest kas linna ümbruses on metsad, sood, järved, mäed või teised maastikulised vormid, võib tagamaa saada kas tihendatud, hõrendatud või hoopis katkestatud. Liiklemisteedena tulevad kõne alla nii maan-, vee- kui ka raudteed, milledest tähtsamad on maan- ja raudteed, kuna veeteed, eriti külmemais ilmastuis, suur osa aastast jäätunud ning mittelaevatatavad. Teede tähtsust hinnates, ütleb K. Hassert¹⁾ ühes oma töös¹⁾, et need on linna juured, ning et neist oleneb ka linnade suurus ja mõju. Teed on kui veresooned, mida mööda linna saadused tagamaale valguvad ja tagamaa omad vastassuunas linna tulevad. Kaugele ulatavad hääd teed ei jäta ka seal oma mõju avaldamata. Nad on oluliseks aluseks tagamaa ulatusele. Samuti mõjub suureulatusega tagamaa iseendale, püüdes aiva enam laieneda ja kasvada. Seega võiks öelda, et tagamaa sünnitab tagamaad.

Ajalooliselt vaadates linnade ja üheskoos ka sellega tagamaade arengut, paneme tähele, et linna rahvamajanduslikud ülesanded on muutunud. On olnud aegu, kus linnal nad seesugused üldse ei olnud kui praegu, kus siis ka suhtumine tagamaasse oli teistsugune. Kuid ajajooksul omandades suuremaid rahvamajanduslikke ülesandeid, on ka see suhtumine muutunud. Keskaja linna tagamaaks oli, K. Bücher'i järgi Saksamaal peamiselt, ainult selle lähim ümbrus üksikute külade näol, millede kaugus linnast ei olnud üle 2-4 tunni tee, kuna linnas tuli ühe päeva jooksul ära käia. Kuid ühendusteede arenemise, transpordi odavnemise, liiklemiskiiruse kasvamisega jne. on ka kaugemad alad linnale hõlpsasti kättesaadavaks tehtud ja tema mõjutustele allunud. Seetõttu on ka tagamaa kasvanud oma üldpinna poolest, võttes ikka enam oma alla neid alu, millised varemalt halbade ühendusteede tõttu polnud sellistena mõeldavadki.

Linna tagamaa on üks oluline element linnalises organismis, millest oleneb tema elu ja olemasolu, ning mida suurem ta on, seda suuremad on ka linna rahvastiku kergemalt äraelamise-võimalused. Arvestades tagamaa tähtsusega ongi linna üks peatülesanneteist oma tagamaa suurendamine. Sellest arusaades ongi linnad hakanud oma tagamaid suurendama. See sünnib kas alles "vabade maaalade", millised senini veel ühegi linna huvimaasse ei kuulu, või jälle võisleva naabrilinna tagamaa osade ära võitmise, ja oma tagamaa külge, liitmise, teel. Esimene nähtus esineb nüüdsel ajal harva, ja sedagi vaid naturaalmajapidamisega maadel. Teine nähtus on aga ainuvaldav majanduslikult kõrgemalt-arenenud maadel. Sellega käib ühes ka oma tagamaa süvendamine, enklaavide sulatamine oma tagamaasse,

¹⁾K. Hassert. Die Städte geographisch betrachtet. Leipzig 1907, p.66.

ning eksklaavide ühendamine pidevalt oma tagamaa külge, et võõras linn neid oma tagamaasse ei sulataks.

Tagamaa suurendamisel tuleb majanduse ja teede arenemisega puudus "vabadest maaaladest", ja jääb järgi vaid võistlevalt linnalt ta tagamaa ära võitmine. Selleks on vaja see põhjus, miks antud maaala sinna kuulub, kaotada, ja vahendeid selleks on. Tähtsamad neist oleksid: 1) Ühendusteede alal, kas uute rajamise või vanade parandamise teel, et võõralt kui ka omalt tagamaalt oleks linna pääs ja transport odav, kerge, kiire ja mugav, 2) linna enda kohanemine võõra tagamaa osade nõuetele ja huvidele, et kuigi need eelistaks ühendusteede tõttu antud linna, ka seal oma tarvete ja nõuete kiiret, odavat ja hõlpust rahuldamist leiaksid.

Võistlus linnade vahel tagamaade kattumise pärast, kus üht ja sama maaala püüavad mitu linna oma tagamaaks saada, on suurelt tõusnud ja kasvab ikka ^{enam} aastast aastasse. Eriti tugevaks on ta muutunud kõrgele-arenenud majandusega maades, nagu seda on USA ida rannikualad.

II Peatükk. Tagamaa määramise meetodid.

Nagu juba eelmises peatükis nägime, on linn huvitatud oma tagamaa kasvust ja selle väärtuslikumaks tegemisest. Et aga seda küllalt edukalt teha ja korraldada, selleks peab ta esiteks tundma oma tagamaad, ta ulatust, iseloomu, väärtust, kuju jne., millede seas on ulatusel ja väärtusel kõige suurem mõju. Nende tunnetamiseks tuleb tagamaa ulatus ja iseloom ära määrata, millega ka oleks linnale kui geograafilisele organismile eeskujulikult kätte näidatud ta asend teda ümbritsevas maaalas ¹⁾.

Tagamaade uurimist, nende määramist, on senini alles õige vähe ette võetud. Algust sellega tehti alles hiljuti USAs, kus suure majandusliku arengu tõttu on tõusik-linnadel tagamaast puudus tulnud, milline nähtus mujal maailmas nii teraval kujul ei esine. Mitmel USA linnal on oma majandusgeograafid n.n. geogr. insenerid, kes ainuüksi selle tagamaa küsimustega tegemist teevad, abinõusid ja vahendeid otsivad ta ulatuse suurendamiseks, ning sel alal ka tihti tähelepanuväärseid tulemusi on saavutanud; kahjuks aga ei tule nende meetodid avalikkuse ette, kuna asjaomased linnad ei soovi neid oma võistlevatele linnadele teatavaks teha. Euroopas sellevastu on aga senini vähe selliseid uurimisi toimetatud; üksikud on vaid Lääne-Euroopas (Prantsusm. ja Helveetsias) ja Rootsis, kuna Saksamaal on linnageograafid omis töödes ainult üksikute lausetega tervest tagamaa probleemist sageli üle läinud. Eestis on senini alles Tartu tagamaa ära määratud ²⁾. Nii on see uurimisala mitmeski suhtes

¹⁾ ja ²⁾ E.Kant. op.cit. p.201 ja pp.201-206.

alles arenemise algel ja läbitöötamata. Seetõttu on autoril endal mitmel puhul tulnud teed luua ja tähiseid seada.

Asudes tagamaa suuruse äramääramise meetodite lähemale vaatlusele, võib autori kujutelles neid järgmiselt liigitada: 1) tsentralistlikud ja 2) de-tsentralistlikud meetodid.

Esimeste sekka kuulub ainult üks meetod, kus uurimine võetakse ette linnas eneses. Seda toimätatakse nii, et võetakse kontrolli alla kõik linna saabuvad ühendusteed (maan-, vee- ja raudteed) ja registreeritakse kõik jalgsi ja sõidukeil minevad ja tulevad inimesed ühes viidavate ja toodavate kaupade siht- ja lähtekohtade järele. Sellega saadakse siis üldpilt linna viiramis- ja toitumisalast, tema üldlähitagamaast.

Detsentralistlikkude meetodite tunnus on see et nende juures tagamaa uurimine ja andmete kogumine ei sünni linnas, vaid uuritaval tagamaal enesel. Üksikud maaalad, neil olevate vaatluspunktidega, saavad kindlaks tehtud, kas nad kuuluvad tagamaa hulka, ning kui ja, siis millise väärtusega. Neid andmeid saab käätte kas 1) ankeet või 2) rekognostseerimis meetodiga. Esimese juures tuleks vastavad andmed saada kirjalikult kohalikult tegelastelt, vallavalitsustelt, koolijuhatajatelt jne. Teise juures tuleks aga läbisõita uurimise alla kuuluvad maaosad, kogudes sealt isiklikult andmeid. Kui on määrata mõne linna tagamaa, siis võib seda kahesuguselt teha: 1) liigutakse tagamaa arvatavate piiride poole ^{radiaalselt} mööda kõiki liiklemisvilkaid maanteid, ning määratakse nendel tagamaade ulatus; seepeale määratakse see ka kahe maantee vahel oleval maaalal, minnes sinna teateid koguma; 2) kogutakse antud linna tagamaa arvatava ulatuse kohta teateid juba linnast, mida saab kergesti turuülevaatajailt, suuremaist äridest jne. ja hakatakse siis otsekohe mööda seda arvatava piiri liikuma, moodustades sellega ringjoone ümber linna, millega ka tagamaa piir kindlaks tehtud on. Muidugi tuleb tegelikult teisel juhul ka arvatavast piirist üle astuda ühele ehk teisele poole, et ka enklaave ja ekslaave määrata. Teine variant on ökonoomsem aja suhtes, mis tõttu teda ka eelistama peaks, kui tagamaa arvatava ulatuse kohta linnast juba enne andmeid saab, mis tõttu töö veel lihtsamaks ja hõlpsamaks kujuneb. Kui aga võimatu on umbkaudseidki usaldatavaid andmeid selle kohta koguda, siis tuleb esimest varianti kasutada.

Ligemalt vaadates nende meetodite hüvesid ja puudusi peab ütlema, et seda nii ühel kui teisel on, ühel vähemal, teisel suuremal määral.

Tsentralistliku meetodi heakülg on see, et töö saab kõik linnas tehtud, ega pruugi sealt väljuda nagu rekognostseer. meetodi juures. Kuid tema pahedeks on: 1) et ta nõuab oma läbiviimiseks hulga inimesi kõigi ühendusteede korruga kontrolli alla võtmiseks. Võtab ju vähese hulgaga järgemööda üks tee teise järele kontrollimine palju aega, ja ei anna küllalt häid tulemusi. Kohane aeg kontrollimiseks on pealegi lühike,

piiratud teatavate aasta- ja kellaegadega. 2) Ei anna see meetod küllalt täpseid andmeid tagamaa ulatuse ja iseloomu kohta. On ju arusaadav, et ^{et võib juhtuda} et vaatlusi-toimivatel päevadel mõnest tagamaa osast, eriti selle kaugemast piirkonnast, keegi linna ei tule ega sinna ei lähe, mistõttu see ala tagamaast välja jääb, kuigi ta sinna tööpoolest kuulub. Seega ei saa me õiget tagamaa ulatust. Samuti ei saa tagamaa iseloomust ja väärtusest täieliselt ^{ku} pilti, kuna tiheda liiklemise juures pole aega liiklejatele kuigi palju ega pikki küsimusi esitada ning neile ^{antud} vastused ülesmärkida. Seetõttu jääb sageli selle maaala iseloom ja väärtus teadmatuks. Samal põhjusel ei saa ka enklaavide ja eksklaavide alad piiritletud, milliste teadmine aga siiski tähtis on. Seega näeme, et sellel meetodil on suuri puudusi.

Detsentralistl. meetodite esimesel meetodil, ankeedil, on ka see hüve, et andmete ümbertöötamine linnas sünnib, ning et kirjaliku esitamise puhul võib rohkem ja pikemaid küsimusi ülesseada. Pikema ankeedi kestvuse aja jooksul on ka võimalik täpselt vastata, mille läbi tiheda ankeetvõrgu tõttu pilt õige täielikuks kujuneb. Suureks puuduseks on ometi asjaolu, et ankeedile siiski enamasti vastatakse kas puudulikult, või ei vastata üldse. Nii oleksid tulemused vähem kui rahuldavad. Kuigi ankeedi korraldaks mõni autoriteetse nimega uurija või asutis, ka siis poleks tagajärjed palju paremad. Ja kuna teda sunduslikuks ka teha ei saa keegi peale riigivõimu, kes aga siin vaevalt selleks vastutuleb, siis võiks enam-vähem tagajärgi ollal ^{sellel} seltsil, kellel uuritava maaalal tihe esitajate või liikmete võrk on. Nagu näeme, ei anna seegi meetod küllalt häid tulemusi, millega tihti veel kaasaskäib suurem kulu.

Jääb järele kolmas meetod, millel on väikene pahe võrreldes eelmistega, et peab uuritava maaala läbi ekspedeerima, mis suure maaala juures aegaviitev ja ebamõnus toiming on. See eest on aga saadud andmed hulga täpsamad ja täielikumad, kui eelmiste meetodite juures. Pealegi pole see puudus kuigi suur, ja kaotab oma teravuse niipea, kui kohalikkude oludega kohanetakse. Tiheda vaatlusvõrgu abil saame me uuritavast alast täpse, selge ja täieliku pildi, mida tagab võimalus ühel ja samal kohal mitmelt isikult teateid pärida. Arvestades selle meetodi suure paremusega teiste ees, tuleks teda igal juhul eelistada, ja ta väikse puuduse tähelepanuta jätta. Samuti on see meetod läbiviidav vähestel tegelastel, kas või ühe isiku, jõuga, mis on jällegi paremuseks.

Jälgides senist tagamaade uurimise käiku ning seal tarvitatud meetodeid, siis näeme, et seal ainuüksi on esimest tarvitatud, vähemalt seal, kus andmed ja meetodid on avalikkuse ette toodud. Seda just säärase asja uuduse põhjusel, millele kaasa on mõjunud asjaolu, et suurte linnade suuri tagamaid läbi ekspedeerida aegaviitev töö on.

Nii on siis detsentralistl. meetodid senini jäänud teoreetiliseks, ilma praktilise kasutamiseta.

Kui käesoleva töö, mille ülesandeks oli Loode-Eesti linnade majandusl. üldlähitagamaade äramääramine, autor tööle asudes hakkas selleks kohaseid meetode otsima, siis jäi ta loomulikult peatama, töö täpsuse ja täielikkuse mõttes, detsentralistl. meetoditest rekognostseerimise meetodi juure. Seda põhjustas omalt poolt ka ühe isiku füüsilise ja ainelise jõu piiratus, ning võimaldas võrdlemisi väike maaala. Rekognostseerim. meetodist valis ta teise variandi, kuna linnade tagamaade umbkaudseidki piire oli võimalik enne kindlaks teha. Seda meetodit ei saanud aga puhtal kujul läbi viia, kuna tuli korraga mitme linna tagamaad määrata, ja igalpool tuli linnast enesest andmeid koguda tagamaa kohta, ning talle seetõttu radiaalselt läheda s.o. ka esimist varianti kasutada. Säärane esimise ja teise variandi kasutamine oligi parim meetod käesoleval juhul.

Sellist meetodi käesoleval juhul üldse esmakordselt tarvitades, kujunes see ka tema tuleprooviks. Peab ütleva, et ta selle kaunis hästi välja kannatas ja oma kõlvulikkust praktikas osutas küllalt hästi. Andmeid sai kohalikul haritlaskonnalt, kooliõpetajatelt, kohalikel üliõpilasilt ja elanikkonnalt kaunis lahkelt ja täpselt. Vastutulek esimeste poolt oli, peale mõne üksiku erandi, igalpool hea, nii et kohanedes oludega, ei erinenud need kuigi palju linna omadest.

Ekspeditsiooni läbiviimise ajaks valis autor loomulikult suvekuud, kus liiklemisteed enam-vähem oma parimas olukorras, seetõttu selle tege-lik läbiviimine ka palju hõlpsamaks osutub, millega kaasub ka sobiv ilma-stik.

Et näidata läbisõidetud teid ja vaatluspunkte on autor koostanud vastava kaardi (vaata lisas kaart Nr.3). Vaatluskohti on õige tihedalt püütud valida ca 3-5 km. takka. Võrreldes neid tagamaade piiridega, näeme et nad enamasti nendega kokku lähevad või lähidalt mööduvad. Kuid leidub ka sarnasi piirikohti, kus pole vaatluspunkte. Nende kohta on andmeid juba varemalt saadud, mis pärast isiklik kohale sõit mitte-tarvilikuks osutus. Teiseks ei pidanud autor iga väiksema üksikasja pärast koha peale sõitu tarvilikuks aja säästmise mõttes, kuna käesolevas töös, esmakordselt sel meetodil ja oma kaunis suure ülesande tõttu, pole mõeldudki anda täpseid, üksikasjalisi andmeid. Juba algusest peale on autor kavatsenud vaid üldisemalt seda teha, kuna vastasel korral oleks see aja lühiduse tõttu ühele isikule üle jõu käinud. Praegusel juhulgi on selleks rekognostseer. tarvitatud ligi 7 näd. aega, kusjuures teekonna pikkus ulatas ligi 1200 km., millist maad jalgrattal sõideti iga päev ca 50 km. Ülejäänud aeg kulus vastavas linnas andmete kogumiseks ja mõnigi kord takistas edasi sõitu

halb ilmastik.

Niisugusel lähitagamaa äramääramisel tuleb tihtigi raskus esile, kust saadik maaala selleks lugeda, kuna lähitagamaa ei lähe kaugtagamaaks otsekohe, järsku üle, vaid pikkamööda ja pidevalt. Seepärast ongi raske piiritleda neid kahte tagamaa liiki. Kui me aga siiski kaardile piirjoone tõmbame, siis on selleks liigestuseks teatav möödupuu olemas, mille alusel see sünnib. Käesolevas ~~on~~ töös on majandusliku üldlähitagamaa piir tõmmatud sealt, kust veel märgatav osa elanikkudest käib isiklikult vastavas linnas oma majanduslikke toiminguid sooritamas ükskõik millise liiklemisvahendiga. Samane raskus kerkib esile ka viiramis- ja toitumisalade liigestamisel, eriti veel lähitagamaa piires. Sest ka siin maksab majanduslik põhiseadus, et kust ostetakse, sinna ka müüakse, ja vastupidi. Ainult kaugtagamaa juures võib kergemalt ta üksikuid osi iseloomustada. Seepärast pole ka käesolevas töös eriti viiramis- ja toitumisalad ära määratud, kuna nad langevad siin täiesti kokku.

E R I O S A

Üksikute Loode-Eesti linnade majandusl. üldlähitagamaad.

Asume nüüd käesoleva töö peamise ülesande, Loode-Eesti linnade majanduslikkude üldlähitagamaade vaatlemisele. Eespool selgitatu põhjal mõistame ^{majandusl.} üldlähitagamaana ala, mille elanikkudest märgatav osa isiklikult tarvitab antud linna oma majanduslikkude toimingute sooritamisel, tuues sealt kõiksugu enda majanduses mitte-loodavaid ja siiski tarvilikke varu, ning teisalt viies sinna oma majanduses loodud varu. Allpool tarvitame selle ala väljendamiseks lihtsalt sõna "tagamaa".

I Peatükk. Tallinna tagamaa.

Tallinna tagamaa on suurim kogu Eestis. Ta katab mõne linna tagamaad täiesti, mõne oma ositi, avaldades suurt mõju väiksemate ümbritsevate linnade tagamaadele. Vaatleme teda seepärast ka esijoones.

Riigi pealinnana, suurima rahvastiku ja esimese sadamalinnana Eestis, kuhu koonduvad maan- ja raudteed igast riigiosast ühes mere mõjuga, on ka arusaadav ta tagamaa esilekerkimine kõigi teiste eesti linnade seas. Samuti aitab suurelt kaasa, ^{asjale} et ligiduses pole ühtegi suuremat linna. Tartu, kui järgmise suurusega linn, asub õige kaugel, teises riigi otsas. Lähemad linnad on Nõmme, Paldiski, Haapsalu, Pärnu, Türi, Paide ja Tapa. Nendest pole Nõmmel ja Paldiskil muud tähtsust, kui et hõrendavad natuke Tallinna tagamaad. Ka Türi ja Paide ei suuda tagamaad veel katkestada, alles Haapsalu, Pärnu, Tartu ja Rakvere teevad seda. Sellise soodsa olukorra juures ongi Tallinna rahvamajanduslik tähtsus suurim.

Tagamaa algab mereäärest Kundast, ulatudes Loksani, edasi mööda maakonna piiri lõunasse suundudes, teeb kitsa keele itta Narva maantee suunas ja keerab siis Järvamaale. Üle Ambla ulatab ta V-Maarjani, teeb kaare üle Simuna ja Koeru, lähenedes Paidele ja Türiale, sealt suundub ta üle Vigala Lihulani, kuid ei küünita enam rannikuni, vaid ulatub üle Ridala Haapsalu ligidalt idapoolt Noarootsit Harju maakonna piirini. Saartest kuulub ta alla Osmussaare, S. ja V. Pakri, Naissaar, Äigna, Prangli ja hulk vähemaid.

Nagu vastavalt kaardilt näeme (vt. lisas kaart Nr. 1) on Tallinna tagamaa õige suur. Ta ulatub Tapa, Paide, Türi ja Haapsalu tagamaade sisse ja katab Nõmme ja Paldiski omad täielikult. Ühtlasi ei ole Tallinna tagamaa ka igalpool üheväärtusline, vaid ta puhttagamaa väärtus on loomulikult suurem, kui ta kesk- või veel üldtagamaa oma. Tallinna tagamaa väärtus kahaneb

eriti Paide ja Türi tagamaadel, kuna vastavad linnad võtavad märgatava osa intensiteedist endale. Haapsalu lahe ligidal ei küüni ta ~~xxxxxxx~~ rannikuni Haapsalu linna lähiduse tõttu. Teisalt jõuab Haapsalu küllalt hästi rahuldada kehva rannikrahva nõudeid. Nii siis ulatab Tallinna tagamaa üle Harju maakonna administratiivsete piiride Järva- ja Läänemaale, haarates mõne osa koguni Põhja-Pärnumaast.

Suurselt katab Tallinna tagamaa ligi 11.000 km²-lise pindala¹⁾, mis on 23,6% kogu Eesti pinnast. Elanikkude arv Tallinna üldtagamaal on 204.100 in.²⁾ mis on 26,7% maaelanik. arvust ja 18,4% üldisest rahvaarvust. Tallinna enese rahvaarv on 132.089 (1922 a. 123.534)³⁾, mis on 39,4% linnaelanik. ja 11,9% üldisest rahvaarvust. Seega 39,4% linnaelanik. seob ainult 26,7% maaelanik. arvust. Arvuliselt oleks see suhe, tagamaa rahvaarv jagatud linna elanikkude arvule, järgmine: $204.100 : 132.089 = 1,5$, millist suhet nimetaksime tagamaa majanduslikuks koefitsiendiks või linna majandusl. erikaaluks. See erikaal väheneb natukene, kuna me nägime, et mitte kõik elanikud tagamaal pole "täie väärtusega", vaid need, kes kuuluvad veel teiste linnade tagamaade alla, on ainult osalise väärtusega. Tallinna majandusl. erikaal on võrreldes teiste Loode-Eesti linnadega õige väike arv; nagu allpool näeme, ulatab see neil ligi 9-ni. See on seletatav selle asjaoluga, et Tallinna tagamaa on ühekülgne, kuna põhja poolt piirab linna meri, mille puudumisel tagamaa ühes oma elanikkude arvuga suurem oleks, ja ühtlasi ka majanduslik erikaal ulataks 3 - 4, milline arv siis ka normaalne oleks.

Tagamaast on ligi 2/3 puhttagamaad, mille suuruseni ühegi teise Loode-Eesti linna tagamaa ei küüni. Et rahuldada oma suurt tagamaad, on Tallinnal 4 suurt turuplatsi, kus igapäev turgu peetakse, hulk ärisid ja mitu laata aastas.

¹⁾ Tagamaade pindalad on arvutatud 3-me verstaliselt Kindralstaabi topograafiliselt kaardilt (1:126.000) T.Ü. Geograafia Instituudi polaar-planimeetriga G. Coradi Zürich Nr. 6824. Saarte pindalad on võetud J. Rumma, Eestimaa järvede ja saarte pindala. Ajakiri "Loodus", Tartus 1923 ja 1924.

²⁾ Tagamaade elanikkude arv on arvutatud kaardilt A. Tammekann, Population map of Estonia 1922. T.Ü. j. a. Loodusuurijate Seltsi Aruanded 1928, XXXV(3,4) Tartus 1929. p. 378, kus kaardile on kantud rahvaarv 1922 a. rahvalugemise põhjal.

³⁾ Linna elanik. arv on võetud 1. I. 1929. Eesti Statistika, Aprill 1929 Nr. 89(4) p. 210., kuna 1922 a. elanik. arv on võetud kogust: Esimese Üldrahvalugemise Eelkokkuvõtted. Eesti Riigi Statistika väljaannete kogu. p. 20 ja 22.

Kui tagamaad maastikuliselt ¹⁾ vaadata, siis pakub ta oma suuruse tõttu (ligi 1/4 tervest riigi pindalast) õige kirjupildi. Seepärast vaatleme teda osadena: Rannik on kohati seljakute, kohati lausmaa ala, nurmede ja niitudega ning idapool soode ja rabadega, hõredalt asustatud ja hõreda teestikuga, kus põllu % väike, karja- ja heinamaa oma keskmine ja metsa % kohati suur. Idaosa on looklevate jõgede, väikejärvede, suurmetsade, rabade, haja-asulate ja hõreda teestiku maastik. Keskosa aga puisniitude, nurmede, sumbkülade ^{ja} tiheda teestikuga maastik, millele läänepool lisanduvad veel väikekühmad ja seljakud, ning ^{kus} teestik ja asustamine hõreneb. Edelaosa on metsade, rabade ja rida-asulate ala, kuna kaguosa on tihedama teestiku, sumbkülade, väikevoorte ja tasandikkudega maastik. Jões on tervel tagamaal, ka teiste linnade tagamaadel, ühtlased. Kujutavad endast rahulisi, monotoonseid looklevaid ja silmusklevaid pruuni ja kollaka veega soojõgesid, millede kaldad on kaetud soo- ja niidutaimistutega, ja nii maastikus raskelt tähelepandavad, millel pole ei suurt maastikulist ega ka majanduslikku väärtust, kuna nad enamasti pole laevatatavad. Põllu % kasvab kagu suunas, kuna karja- ja heinamaa oma samas suunas väheneb. Metsa leidub laialipaisatud osadena siin ja seal.

Põllumajanduslik toodang on tagamaa iseosades isesugune. Vaatleme seda eriti viljakasvatuse ja eriti loomapidamise kohta. Viljakasvatusest kuulub tagamaa põhjaosa teravilja-kartuli valdkonda, kus kõrge kartulikasvatuse on tingitud soodsaist looduslikest tingimustest, valdavas enamuses kasvavad rühkmullad annavad siin kõrge kartuli saagi, kaaluliselt kui ka väärtusliselt. Kartul annab siin keskmiselt 31-32% üldsaagist. Edelaosa kuulub teravilja valdkonda, kus teravilja saak on keskmiselt 72% viljade kogusaagist, ja teisi vilju võrdlemisi vähe on. Keskosa on teravilja-põlluheina valdkond, kus põlluheina saak ulatab viiendikuni, kohati neljandikuni viljade kogusaagist. Kaguosa on segavaldkond, kus ühegi vilja saak palju suurem ei ole teiste viljade saagist. Lõunaosa on üksikute kihelkondadena teravilja-põlluheina-lina valdkond, kus kõigi kolme vilja saak kaunis kõrge on.

Loomapidamiselt kuulub põhjaosa piimakarja valdkonda, kuna lõunaosa on piimakarja-hobuste valdkond, kus on arenenud peamiselt noorte hobuste kasvatus müügi otstarbel. Hobusekasvatus ei anna küll erilist suurt osa loomapidamise toodangus, kuid siin annab ta kõrgema määra kui kuskil mujal.²⁾

¹⁾Maastikuliste iseloomustustena on tarvitatud prof. J.G. Granö Eesti kolme elemendi maastikke. J.G. Granö, Eesti maastikulised üksused. Ajakiri "Loodud", Tartus 1922 a. Nr. 2, 4 ja 5.

²⁾Põllumajandusliku tootmise valdkonnad on võetud Eesti Põllumajandus Statistiline Album. Tallinn 1928. pp. 61-70.

Kui vaadata tagamaa piire, siis näeme, et idas Tapa ja mere vahel ja lõunas esinevad selleks looduslikud piirid, soode ja rabade näol, kuna Türi-Paide sektoril ja läänepool selleks majanduslikud põhjused on mõõduandvad.

Kui katsuda ennustada tagamaa muutumist, siis peab küll oletama, et tagamaa enam üldiselt kasvada ei saa, ehk kui, siis ainult üksikute momentide näol, kuna üksikud väiksemad linnad tema tagamaa piiriosadel peaksid tulevikus kasvama ja oma ümbrusele suuremat mõju avaldama kui senini. Ning seetõttu uued alad Tallinna tagamaast ärakiskuma, muutes neid oma puhttagamaaks, saades seega vahendajaks nende ja Tallinna vahel, muutes nad Tallinna jaoks kaugtagamaaks, nagu seda praegu terve Eesti on. Nii et praegusel ajal on Tallinna tagamaa vahest oma maksimaal piirid saavutanud.

II Peatükk. Nõmme tagamaa.

Olles keskmise rahvaarvuga linn Tallinnale õige lähedal (7-8 km. kaugusel selle südamest) on ta tegelikult selle linna eeslinnaks kujunenud, osalt ka suvituslinnaks, kus elatakse ning kust Tallinna teenistusse sõidetakse. Kahe linna tegelikku kokkukasvamist takistab esialgu asjaolu, et nende vahel olev riigi maa, milline kuuludes sõjaväe harjutus- ja laskeplatside alla, ei tule ehituskruuntideks müügile.

Linna läbib vaid ainus maantee, Tallinna-Pärnu maantee, samuti Tallinna-Haapsalu kitsarööpeline raudtee. Mõni km. linnast eemal läheb Tallinna-Paldiski maantee.

Selle ebasoodsa asendi ja väheste ühenduste tõttu on ka tagamaa väike ja laialdub vaid mööda mainitud maanteed Keila suunas. Ta algab Kadaka külaga ja Paldiski maantee kitsaäärelise ribaga ulatudes Keilani, kust ta Keila jõe äärt mööda levib Voora mõisani ja sealt mööda Pärnu maantee äärt mööda tagasi üle Rahula, Saue ja Pääsküla. Lähidased Tallinna koonduvad maanteed kisivad muud maaalad tagamaa küljest ära, kuna idapool veel Ülemiste järv tal piiriks on. Seetõttu ongi Nõmme tagamaa pikerguse kujuga.

Tagamaa kuulub, nagu ülevalpool nägime, täielikult Tallinna tagamaasse, seega pole puhta ega ka kesktagamaad ja piirdub vaid üldtagamaaga. Olles aga Tallinna eeslinnastuvad siia turuleprodukte tooma ka Tallinna tagamaa elanikud, tihti ka selle kaugematest osadest, kuna siin hinnad enamasti kallimad kui Tallinnas. See nähtus talub aga juhuslikku ilmet, ja kuna selle maaala elanikkudest ainult üksikud vahel Nõmmel käivad, ei saa seda maaala loomulikult Nõmme tagamaaks lugeda. Tallinna mõju on nii suur Nõmme elanikkudele, et neist suur osa käib igapäev Tallinna turul, mis odava ja kiire ühenduse tõttu on ka loomulik, kuna Tallinnas turuhinnad madalamad.

Nõmme Tagamaa ulatus on ligi 160 km², seega 0,3% riigi pindalast. Ta elanikkude

arv on 5500 in., mis on 0,7% maaelan. ja 0,5% üldisest rahvaarvust. Nõmme elanik. arv on 13.606 (1922 a. 5051), mis on 4,1% linnaelanik. ja 1,2% üldisest rahvaarvust. Suhe tagamaa ja linna elanik. vahel on $5500:13.606 = 0,4$; linna majanduslik erikaal väheneb aga veelgi, kuna tagamaa on ainult üldtagamaalise iseloomuga. Selle väikese erikaalu, mis on tõenäolikt kõige väiksem eesti linnade juures, ei võiks linn üldse majanduslikult püsida. Nõmmel on see seletatav sellega, et Nõmme pole üldse majanduslikult iseseisev linn, vaid on Tallinna ees- ja suvituslinn. Natuke suurendavad Nõmme linna erikaalu väljaspool linna tagamaad elavad inimesed, kes, nagu eelpool nägime, vahel oma produkte siia toovad.

Maastikuliselt kuulub tagamaa Tallinna lavalausmaa ning nurmede ja puisniitude alasse, kus asustamine keskmine, väikesed õued rühmituvad sumbküladeks, harvem ahel- ja tänavküladeks. Teestik tihe, Põllu % vähene, samuti metsa ja ebaproduktiivse maa oma; seevastu on aga karja- ja heinamaad rohkesti.

Viljakasvatusest kuulub Nõmme tagamaa nagu Tallinnagi oma teravilja-kartuli kasvatuse valdkonda. Loomapidamiselt samuti piimakarja valdkonda.

Tagamaa piirid on enamjagu majanduslikud. Tema kasvu oodata ei ole, küll aga väikest kahanemist, kui Nõmme ja Tallinna kord juriidiliselt kokku peaksid sulama.

III Peatükk. Paldiski tagamaa.

Paldiski on veel väiksem linn kui Nõmme asetsedes Tallinna lähedal. Ta tagamaad katab samuti Tallinna oma. Ühendusteid on tal kaks: üks idapoolt Tallinnast ja teine lõunapoolt Haapsalust, ning üks raudteeharu Tallinnast. Naaberlinnadeks on Haapsalu, Nõmme ja Tallinna. Kahe eelmise mõju ei ulata ta tagamaale, küll aga tugevasti kolmanda oma.

Paldiski asetseb kitsal poolsaarel mere ääres. Selle ebasoodsa asendi tõttu on tagamaa piiratud ja väikene. Kuna ta täielikult kuulub Tallinna tagamaa alla, siis pole tal puhttagamaad, ja tõenäolikt ka kesktagamaad. Ta piirdub ainult kehva üldtagamaaga, mille väärtus on väike.

Tagamaa algab Lohusalult, Laulasmaa, Tuulina, üle Klooga järve Kloost-rini, sealt üle Jõberna, Vihterpalu ja Keibu Maisooni. Saartest kuulub siia S. Ja V. Pakri ning Osmussaar.

Tagamaasse kuulub mandrist 310 km^2 ja saartest 30 km^2 kokku 340 km^2 , see on 0,7% riigi pindalast, mille elanikkude arv on 3200, ehk 0,4% maa-elanik. ja 0,3% üldisest rahvaarvust. Paldiski elanik. arv on 1.166 (1922 a. 1.053), mis on 0,35% linnaelanik. ja 0,1% üldisest rahvaarvust. Vahekord ~~linna~~ tagamaa ja linna elanikkude vahel on $3200:1166 = 2,7$, milline erikaal langeb aga tagamaa vähese väärtuse tõttu.

Olles rahvaarvu poolest vähim tagamaa suudab Paldiski teda õige primitiivselt rahuldada, kuna ei ole mingisugust turu korraldust ning ka äride hulk küünib vaevalt 10-ni.

Tagamaa piirideks on majanduslikud põhjused.

Maastikuliselt kuulub tagamaa Risti seljakute ja tasandikkude, suurmurmede ja haja-asulate ning hõreda teestikuga maastikku, kus põllu % ühes metsa ja ebaproduktiivse maa omaga väike, heina- ja karjamaa oma aga suur. Rannik on looklaheline ja suursaareline, rannikjõed sageli koselised ja rannikäares järved.

Viljakasvatustiliselt kuulub tagamaa nagu Tallinna ^{põlve osagi} ~~omaga~~ põhjaosas, teravilja-kartuli valdkonda ja loomapidamiselt ⁱⁿ sauti piimakarja valdkonda.

Tagamaa kasvu oleks loota vaid linna enda, ta elanikkonna kasvamisega. Seda ei söenda aga ennustada, kuna kavatsus Paldiskit vabasadamaks muuta on juba päevakorralt kadunud. Praegune väikene tagamaa võib ju kauemakski jääda, kuna linn natuke toitu ikka tarvitab, seega muutub enam linna toidumis-alaks.

IV Peatükk. Haapsalu tagamaa.

Haapsalu asetseb maakonna linnana mere ääres, kuhu kaks maanteed saabuvad: üks lõunast Pärnust, üle Lihula ja Ridala, ja teine idast, milline koosneb omakorda kahest harust: üks Tallinnast üle Nigula ja Nissi ja teine samuti Tallinnast üle Keila. Haapsalu on laiaroopalise raudteega ühendatud Tallinnaga, ning sadamalinnana ühenduses lähemate saartega. Puudub aga mõni suurema tähtsusega jõgi, kuna Kasarijõel mõju pole voolates linnast kaugel ja läbistades ainult üht tagamaa osa. Võistlevad linnad Pärnu ja Tallinna on kaunis kaugel, kuna vähemate, Paldiski, ja Nõmme, mõju siiani ei ulatu.

Selle soodsa asendi tõttu, millele omalt poolt mõju annab maakonna linnaks olemine, on ka tagamaa kaunis suur. Ta algab põhjast maakonna piiri juurest Nõva lähedalt, ja ulatab üle Kuie mõisa, Piirsalu, Risti jaama ja Kullamaa Lihulani, kust keerab mere poole Mõisaküla mõisani. Haapsalu tagamaasse kuulub ka Hiiu ja Vormsi ning hulk muid vähemaid saari.

Väärtuselt on Haapsalu tagamaa õige häa. Kuna Tallinna tagamaa katab Haapsalu tagamaad ainult ositi, siis on koguke puhttagamaad ja kaunike hulk kesktagamaad. Puhttagamaa moodustavad saared ja ranniku alad. Kuid saartete väärtus on siiski vähem rannikalade omast, kuna seal alles rohkem naturaalmajapidamisele lähemal ollakse kui mandril, mistõttu linna vähem tarvitatakse, kuna luuakse rohkem seda ise, mida tarvitatakse.

Haapsalu tagamaa ulatus on 3080 km², see on 6,5 % riigi pindalast, kusjuures saarte alla kuulub 1080 km² ehk 35%, ülejäänud osa on manner. Elanik. arv tagamaal küünib 39.900 in., mis on 5,2% maaelanik. ja 3,6 % üldisest rahvaarvust, millest saartel asub 17.900 ehk 45% kogu tagamaa elanikkudest. Linna elanik. arv on 4372 (1922 a. 4251), mis on 1,3% linnaelanik. ja 0,4% üldisest rahvaarvust. Linna majanduslik erikaal, suhe tagamaa ja linna elan. vahel on $39.900:4372=9,1$, mille tegalik suurus langeb aga, arvestades ~~XXXX~~ saarte vähema väärtusega, ning et osa tagamaad Tallinna alla kuulub. See suurus on siiski kaunis tähelepanemise-väärt. Selle suuruse põhjuseks on just asjaolu, et Haapsalul on administrat. tähtsus, soodus asukoht, ja ta tagamaa pole ühekülgne, vaid kestab ka mere suunas suurte saarte näol edasi.

Et oma laialist tagamaad rahuldada, selleks on linnas igapäev turg ja hulk mitmesugusi ärisid.

Maastikuliselt kuulub Hiiumaa tasandikkude, nurmede ja puisniitude ning rannikasulate maastikku, kus teestik ja asustamine on tihedam ranna ääres; kus põllu ja ebaproduktiiv. maa % väike, karja- ja heinamaa % suur ning metsa ja oma keskmise. Mandri lääneosa on Haapsalu väikekühmade ja tasandikkude ning väikeasulate ja ahelkülade, suurnurmede ja puisniitude maastik, kus asustamine ja teestik võrdlemisi tihe, põllu ja metsa % väikene, ebaproduktiivse maa % keskmise, heina- ja karjamaa oma suur.

Idaosa^{on} Kullamaa väikekühmade, seljakute ja tasandikkude, looklevate jõgede ning puisniitude ja nurmede maastik, kus õued servavad jõgesid ja teid ridades, ühinetes kohati ahelküladeks, harvemeni sumbküladeks, jõgede vaheosad on osalt veel asustamata, teid on võrdlemisi vähe. Põllu % väike, metsa ja karjamaad keskmiselt, heinamaad rohkesti, ning ebaproduktiivset maad enam põhjas kui lõunas.

Tagamaa piiriks on kirdes ja lõunas sood, kuna idas selleks majanduslikud põhjused on mõõduandvaks, läänes loomulikult looduslikud. Seepärast on usutav, et tagamaa ennemalt ulatas ida poolt kaugemale, vahest maakonna piirini, ning ühes sellega on ka puhttagamaa piir enam ida pool olnud. Kuid Tallinna kasvav mõju on need alad oma tagamaa alla kiskunud. Selle pealetungi veelgi jätkumisele ei ole lootust; väikene osa puht- ja kesktagamaast võiks ju väheneda mandri osas, ja mitte enam, kuna üldtagamaa saab ikka umbes samana püsima, kuna seda põhjustab linna administrat. tähtsus.

Viljakasvatustiliselt kuulub Hiiumaa ja mandri põhja osa ühes Vormsi saarega Teravilja-kartuli, lõunaosa aga teravilja valdkonda. Viimases tõuseb teravilja saak kuni 72% kogu viljade saagist, ning teisi vilju on vähe. Loomapidamiselt kuulub Hiiumaa mandri loode osa ja Vormsi saareg piimakarja-lammaste, ida osa piimakarja-hobuste ja lõuna osa piimakarja-lammaste-hobuste valdkonda.

V Peatükk. Paide tagamaa.

Paide asub Järva maakonna linnana soode ja rabade vahel, kuhu kuulub 4 teed: üks lõunast Türielt ja kolm põhja poolt. Neist tulevad kaks Tallinnast: üks üle Kose ja Anna, ning teine üle Jõeletme ja Madise. Kolmas saabub Tartust üle Põltsamaa. Kõik need kolm teed ühinevad kokku enne linna saabumist Mäo mõisa juures, ja jõuavad linna ühise teena, Tallinna maantee nime all. Raudtee ühendab Paidet Tamsalu ja Türi, millised mõlemad on raudteesõlmed. Ligiolaval väikesel Paide jõel pole mingit tähtsust majanduslikult.

Võistlevad naaberlinnad on Tapa, Põltsamaa, Türi ja Tallinna. Administr. tähtsuse ja tiheda teestiku tõttu on tagamaa üldulatus suur, kuid naaberlinnade tugeva võistluse tõttu õige väikese väärtusega.

Tagamaa algab J-Madiselt üle J-Jaani ja Koeru, keerab ligi Pilistvere ja Võhma tehes kaare üle Kärü ja Vahastu, suundub algkohta tagasi.

Tagamaa üldsuurus on 2350 km². ehk 5,0% tervset riigi pindalast. Elanik. arv tagamaal küünib 31.500 in., mis on 4,0% maaelanik. ja 2,8% üldisest rahvaarvust. Paide elanikkude arv on 3431 (1922 a. 2976 in.), mis on 1,0% linnaelanik. ja 0,3% üldisest rahvaarvust. Linna majanduslik erikaal, suhe tagamaa ja linna elanikkude vahel, on $31.500:3431=9,2$, mille suurus väheneb aga tunduvalt, kui arvestame tagamaa väikese väärtusega, kuna puhttagamaad pole üldse ja ka kesktagamaad on ainult natuke põhjapool linna, ning muu osa on kõik üldtagamaa, mille põhjapoolne osa kuulub Tapale, idaosa Põltsamaale, lõunaosa Türi ja oma üldsuses ~~vast~~ peaaegu kõik veel Tallinnale.

Tagamaa väikest majanduslikku väärtust näitab ka asjaolu, et turupäevade arv on nädalas vaid kaks.

Maastikuliselt kuulub tagamaa idaosa Pandivere looklevate jõgede, suurpõldude ja kultuursalude ning suurkülade, mõisate, tiheda teestiku ja asustamisega maastikku, kus põllu % suur, heina- ja karjamaa ning metsa oma keskmine ja ebaproduktiivse maa oma ~~keskmise~~ väike.

Tagamaa lõunaosa kuulub Põltsamaa-Türi väikevoorte ja tasandikkude, looklevate jõgede ning sumbkülade ja tiheda teestiku ning keskmise asustamisega maastikku, kus põllu % suur, heina-, karjamaa ja metsa oma keskmine, ja ebaproduktiivse maa oma alla keskmist.

Lääneosa on Aegviidu looklevate jõgede ja väikejärvede, suurmetsade ja rabade ning haja-asulate ja hõreda teestiku maastik.

Viljakasvatustiliselt kuulub tagamaa põhja- ja idaosa teravilja-põlluheina, ja edelaosa teravilja-põlluheina-lina valdkonda.

Loomapidamiselt kuulub tagamaa põhja- ja idaosa piimakarja-hobuste, ja lõuna- ja edelaosa piimakarja valdkonda.

Tagamaale on lääne-loodes loomulikuks piiriks soode, rabade ja hõreda asustamisega vöö, kuid põhja-, ida- ja lõunapiirid on majanduslikud, millised alles hiljuti tekkinud on, peamiselt uute linnade mõjutusest. Seepärast on ka tagamaa ennemini kaugemale ulatanud, kust Põltsamaa ja Türi teda taanduma on sundinud, ning see kahanev tendents saab ikka veelgi edasi kestma, kuna naaberlinnad, Tapa, Põltsamaa ja Türi, on alles kasvamise hoos ja pole veel lõplikult oma mõju maksma pannud. Et nad Paidelt hoopis tema tagamaa ära ei kisu, seda saab takistama Paide administr. tähtsus, mille tõttu ta siiski teatava tagamaa säilitab, kuigi majanduslikult väga nõrga.

VI Peatükk. Türi tagamaa.

Paide tähtsam võistleja, Türi, asub samas Järva maakonnas, selle lõuna piiri lähedal, kus ta alles hiljuti linna õigused omandas.

Ühendusteid on kolm: üks saabub Paidest, teine Tallinnast ja kolmas Põltsamaalt. Türi on raudteesõlmeks, kust see Tallinna, Paide ja Viljandi läheb.

Lähemaiks naaberlinnadeks on Paide, Põltsamaa ja Viljandi, ning kaugemateks Pärnu ja Tallinna. Seejuures on viimse mõju suurem, peamiselt raudtee tõttu. Neile eeldustele rajatult võiks Türi tagamaa suur olla, kuid oma nooruse ja võistlevate linnade tugevuse tõttu, pole ta veel kuigi suureks suutnud ~~kehvada~~ ^{kasvada}, ja piirdubki peamiselt Paide tagamaa lõunapoolse osaga.

Tagamaa algab Paidest vähe põhjapool olevate Mäo ja Sargvere mõisate juurest, siirdub sealt üle Koigi, Imavere, Kurla ligi Võhmani, kus ta kaart tehes läheneb Lellele, kus aga soode ja rabade vöö takistus teeb edasi-kestmisele, keerates üle Vahastu algkohta tagasi.

Tagamaa suurus on 1400 km^2 ehk see on 3,0% tervest riigi pindalast. Elanikkude arv on 14.450, mis on 1,9% maaelanik. ja 1,3% üldisest elanik. arvust. Türi elanik. arv on 3.202 (1922 a. 2101), see on 1,0% linnaelanik. ja 0,3% üldisest elanikkude arvust. Suhe ~~ainult~~ tagamaa ja linna elanikkude vahel on $14.450:3.202=4,5$, mille tegelik väärtus aga langeb tunduvalt, kuna tagamaa väärtus väike on, sest puhttagamaa puudub täielikult ning ka kesktagamaa olemasolu on kaheldav, seega oma enamuses vaid üldtagamaa.

Väheldast väikse väärtusega tagamaad suudab linn rahuldada kahe turupäevaga nädalas.

Maastikuliselt kuulub tagamaa enamasti Türi-Põltsamaa väikevoorte ja tasandikkude, looklevate jõgede ning sumbkülade, tiheda teestiku ja keskmise asustamisega maastikku, mille põhjapool enam suurpõldude ja kultuursalude, ning lõunapool puisniitude, põldude ja metsaga, on kaetud. Ainult tagamaa

loodeosa on suurmetsade, rabade, haja-asulate ja hõreda teestikuga maastik.

Viljakasvatusest kuulub tagamaa kirde-, ida- ja lõunaosa teravilja-põlluheina ja edela- ja lääneosa teravilja-põlluheina-lina valdkonda.

Loomapidamisest kuulub põhjaosa piimakarja-hobuste valdkonda, ainult natuke lõunapoolt kuulub piimakarja valdkonda.

Kuna Türi alles hiljuti linna õigused omandas, millega ühes ka rahvaarv suurema hooga tõusma on hakanud, siis pole ta mõju veel lõplikult välja kujunenud, vaid see kasvab alles hoogsalt edasi, mispärast ka tagamaade piirid on alles majanduslikud. Ainult loode-läänes on selleks looduslikud takistused soode ja rabade näol. Olles Paide lähedal on ta sellele tõsiseks võistlejaks saanud, pealegi kus tal palju paremad eeldused on kasvamiseks kui Paidel. Sellisteks on raudteesõlm, mis tulevikus vahest veelgi suureneb, kuna on kavatsus Lelle-Pärnu raudtee siia väljatua. Samuti on siin tööstus, paberivabriku näol, kuna Paides pole ühtki suuremat, peale tikuvabriku. Ainus asjaolu, mis Paidele veel tähtsuse annab, on, nagu nägime, ta administr. tähtsus, mis teda lõpliku taandumise eest hoiab.

VII Peatükk. Tapa tagamaa.

Tapa on üldiselt samas olukorras kui Türi, asetsedes vasttekinud linnana Järva maakonna teisel rajal. Maanteid on kaks: üks, Amblast, ühendab linna ta tagamaa lõunaosaga ja teine Kadrinast, milline seal harunedes põhjapoolle, ühendab tagamaa põhja- ja idaosi linnaga. Tapa on raudteede sõlmekoht, kus Tallinna, Narva ja Tartu raudteed ühinevad. Väike Valge (Tapa) jõeke ei oma mingit liiklemis-majanduslikku väärtust. Võistlevaid linnu on Rakvere, Paide ja Tallinna, kusjuures esimese mõju avaldab tagamaa põhjaosas, kuna viimaste oma lõunaosas, nii et suurest tagamaast ei jäägi puhttagamaad, ja ka kesktagamaa olemasolu on kaheldav.

Nii et tagamaa on suur, kuid väikse väärtusega. Ta algab mere äärest Loksa juurest, sealt Valget jõge pidi lõunapoolle, haarates Järvamaa põhjaosa Jänedani, edasi Madiseni ja põhja poolt J. Jaani ulatab V-Maarjani, kust keerab üle Kadrina ligi Vanupääni.

Tagamaa üldulatus on 1700 km². ehk see on 3,6% riigi pindalast. Elanik. arv ulatab tagamaal 33.900 in., mis on 4,5% maaelanik. ja 3,0% üldisest elanik. arvust. Tapa elanik. arv on 3704 (1922 a. 2398), mis on 1,0% linnarahva ja 0,3% üldisest rahvaarvust. Linna majanduslik erikaal, suhe tagamaa ja linna elanikkude vahel on $33.900:3.704=9,2$, mille tegelik suurus on aga jällegi palju vähem, arvestades tagamaa väikse väärtusega, eriti selle põhjaosas, kuhu Rakvere mõju tugevalt ulatab.

Tagamaa väikest väärtust illustreerib ka asjaolu, et et turgu peetakse

linnas vaid kaks päeva nädalas.

Maastikuliselt kuulub tagamaa ida osa Pandivere looklevate jõgede, suure põldude ja kultuursalude ning suurkülade ja mõisate, tiheda teestiku maastiku, kus sekka kultuur- ja kasutusmetsi ühes hajaniitude ja nurmedega, kus põllu % kõrge, karja- ja heinamaa ning metsa oma keskmine, ning ebaproduktiivse maa oma ~~suure~~ väike.

Tagamaa lääneosa on Aegviidu looklevate jõgede ja väikejärvede, suurmettsade ja rabade ning haja-asulate ja hõreda teestiku maastik. Põllu % on seal väike, karja- ja heinamaa oma keskmine, metsa ja ebaprodukt. maa oma aga suur.

Rannaäärne on Loksa lava-lausmaa, metsade, soode, haja-asulate ja hõreda teestikuga maastik, mille lääneosa on kühmuline ja vallseljakutega.

Viljakasvatusest kuulub tagamaa põhja ja kirde osa teravilja-kartuli, kagu osa sega ja lõuna-lääne osa teravilja-põlluheina valdkonda.

Loomapidamiselt kuulub põhja- ja kesk-osa piimakarja, kuna kagu- ja edelaosa ~~on~~ piimakarja-hobuste valdkonda.

Samuti kui Türi pole ka Tapal tagamaa piiriks palju looduslikke takistusi, vaid on enam majanduslikud põhjused.

Samuti alles hiljuti linnaks saanuna ei ole ta areng veel lõppenud, vaid kestab nii majandusl. kultuurilisel kui ka muudel aladel alles edasi. Olles raudteesõlm, millele tulevikus võibolla lisandub Ambla-J. Jaani raudtee, mis ta tähtsust veelgi tõstma saab, võib ta oma praegustest võistlejatest ettegi jõuda, juba praegu on ta oma rahvaarvu poolest Paidest ees. Rakverest kui vanast kindla-tagamaaga linnast pole tal aga nii kerge võitu saada, pealegi kui teda nagu Paidetki kaitseb praegune administr. kord, mille muutmist pole aga loota. Sellegi peale vaatamata on eeldatav ta tagamaa väärtuse tõus põhjaosas, osalt ka ida- ja lõunaosas, kuna läänes on Tallinna küllalt võimas pealetunge tagasi lööma, millele kaasa aitab ka sealne hõre teestik ja asustamine, mis takistavad kergelt pääsu Tapale. Seega on loota, et peagi tekib linna ümber puhttagamaa, nõrgendades seal Rakvere mõju.

VIII Peatükk. Kokkuvõte ja üksikuid märkeid.

Kui me nüüd oleme üksikult läbi vaadanud kõikide Loode-Eesti linnade tagamaad, siis võime tähelepanna, et nad oma iseloomult ja suuruse poolest jagunevad nelja ossa. Esimese alla kuuluks suurtagamaa, see oleks suurim ja tähtsaim-Tallinna tagamaa. Teises Haapsalu ja Paide, kui administratiiv keskuste, keskmised tagamaad. Kolmandasse kuuluksid Tapa ja Türi väike-tagamaad. Neljandasse Nõmme ja Paldiski ^{käalus} ~~väike~~ tagamaad, mis pole suuremad,

Tab. Nr.1.

Linna nimi	Tagamaa suurus km ²	Tagamaa elanik. arv.	Linna majandusl. erikaal.	
I, Tallinna	11.000	204.100	1,5	
II {	Haapsalu	2.350	39.900	9,1
	Paide	1.400	31.500	9,2
III {	Tapa	1.700	33.900	9,2
	Türi	1.400	14.450	4,5
IV {	Nõmme	160	5.500	0,4
	Paldiski	340	3.200	2,7

kui mõne suurema alevi oma.

Nagu juba eespool iga üksiku tagamaa juures märkisime, pole kääbus-tagamail mingit suuremat tähtsust, hõrendevad vähe Tallinna tagamaad ja on kahaneva tendentsiga. Väiketagamaadel on juba suurem tähtsus, ja nad on märgatava kasvamise tendentsiga. Administr. linnade kesktagamaad on kahanevad, Haapsalu oma vähem, kuid eriti Paide oma. Tallinna suurtagamaa on samuti väikese kahanemise kalduvusega uute linnade arvel, ning seetõttu võib tal mõni tagamaa osa ära langeda. Nii näeme, et ainult uute linnade väiketagamaad annavad lootust kasvamiseks, kuna teised on ~~kahanevad~~ ^{väikese} kahanevad ^{mise} ~~aldu~~ ^{aldu} ~~urtega~~ ^{urtega}.

Esitaud asjaolud on ka arusaadavad ja täiesti loomulikud, kuna niisugusel, võrreldes Lääne-Euroopa maadega, väikesel ja hõredalt asustatud ning vähearenenud majandusega maal, nagu Põhja-Eesti, ei võigi teist suuremat linna ühe suure kõrval olla, vaid täitsa loomulikult peavad ümbritsevad naabrilinnad jääma pealinna trabantideks. Alles hulk maad eemal sellest, Lõuna-Eestis, võib teine suurem linn, Tartu, suurema tagamaa pindalaga olla, kui nende ligidalt Tallinnat ümbritsevate väikeste linnade oma. Kõigil neil põhjusil pole ka meie linnade vahel märgata suuremat võistlust tagamaade pärast, mida takistab ka nende väikene aineiline jõud.

Ei ole ka huvituseta jälgida tagamaa ja linna suhtlemist üksteisega Eestis. Uurides seda, paneme tähele, et see nüüdsel ajal suurelt muutunud on. Kui paarikümne aasta eest, veel linnaskäimise põhjused valdavamalt majanduslikud olid ning teised põhjused % väga vähesed olid, siis nüüd on see vahekord palju muutunud majanduslike põhjuste kahjuks. See tuleb sellest, et uuemate majanduspoliitiliste vaadete järele, kaup tuleb võimalikult ligemale ostjale, tarvitajale. See sünnib käesoleval juhul agentide, tarvitajate-ühisuste, erakaupluste jt. näol. Samuti püütakse võistluse tõttu siitsamast otsekohe loodud varad kättesaada, mis sünnib jällegi

agentide, meiereide, munapunktide jm. näol. Nii on, et enamjagu vajatavaid aineid on saada kohapealt, ega pole vaja ka kaugele minna, et oma toodangule minekut leida. See ei tähenda veel, et linnaskäimine vähenenud on, ei, ta on koguni tunduvalt kasvanud, kuna nüüd on liiklemine üldse elavam ja pole leida kergelt inimest, kes poleks üle oma kihelkonna piiri saanud, nagu seda varemmail ajal ette tuli, vaid linnaskäimise põhjused on nüüd enam perekondlikud, sugulaslikud ja kultuurilised, millised esinevad näit. kas laste kooli toomise, näituste ja teiste suuremate sündmuste küllastamiste näol või jälle lihtsalt huvi ja lõbu otsimine linnast, eriti veel noorte poolt.

Samuti on liiklemisvahendis uus aeg muutusi toonud. Kui vanasti selleks enamasti hobust tarvitati, ehk linna lähedalt sinna ka jalgsi mindi, siis nüüd on mehaanilised liiklemisvahendid raudtee, autode, omnibuste jne. näol esikohale tunginud ja hobuse tahaplaanile surunud, eriti veel tagamaa kaugemates osades, kust hobusega sõit pikemaks, seega ka kallimaks, osutub. Esineb ka juhtusid, eriti Harjumaal, kus on tekkinud veoautode n.n. liinid, kus inimesi ühes nende müüdava kaubaga linna, ja sealt tagasi ostetud kaubaga, toimetatakse.

Huvituseta pole ka lõppeks võrrelda tagamaade iseloomu ja elukallidust vastavais linnades, nagu seda A. Tooms teeb¹⁾. Sealjuures leiab ta, et elu on kallim neis linnades, milliseid tagamaa ümbritseb ainult ühelt poolt ja teiselt poolt riigi piir või meri, või millise ümbruskond kehv on, kuna suuremais liiklemis-keskpunktides, nagu Tallinnas, Narvas, Valgas ja Pärnus on hinnad veel sellepärast kõrgemad, et otsem ühendus välisriikidega, kus hinnad on enamjaolt kõrgemad, mõjutab ka omajagu nende hinnastikku.

Lõppeks.

Käesolevas töös on autor püüdnud Loode-Eesti linnade tagamaadest, nende iseloomust, arenemisest jm. lühikese pildi anda, mis meid jällegi sammu kodumaa tundmaõppimisele lähemale viiks, kuid mis mitmeski suhtes ja küsimuses on jäänud liig ühekülgeks ja puudulikuks. Seda pole aga saanud vältida, esiteks töö suuruse ja teiseks sel põhjusel, et esitatud töö on üldse esimesi Eestis, ja ka oma meetodi poolest esimene sarnane terves vastavas literatuuris, mille kõigega kaasus ühe isiku vähene füüsiline võime. Seepärast loodab autor, et käesolev töö ei jää viimaseks sel alal, vaid usub, et sellele lisanduvad juure eriuurimused iga linna tagamaa kohta eraldi. Seejuures soovitab autor töö kvantumi piirata, aine täpsuse ja täiuslikkuse mõttes, sellega, et võetakse uurimise alla kas üks linn või mõni nende väiksem kompleks näit. Türi-Paide või Nõmme-Paldiski. Ja kui käesolevad read sellisele uuringule aluse panevad on autor enam kui rahuldatus.

¹⁾A. Tooms, Elumaksumus Eesti linnades 1922-1929. Eesti Statistika, Mai 1929, Nr. 90(5) p. 285 jj.

K I R J A N D U S






peale tekstis nimetatute.

1. Blanchard, R. Grenoble. Étude de géographie urbaine. Paris 1912.
2. Biermann, G. Situation et site de Lausanne. Étude de géographie urbaine. Bulletin de la Société Neuchateloise de Géographie. Tome XXV 1916. pp.122-149.
3. Eesti Põllumajandus. Viik II. Tallinna 1924.
4. Emerson, F.V. A Geographic Interpretation of New-York City. Bulletin of the Americ. Geogr. Society. New-York 1908 Vol. XL No. 10 October pp.587-612; Vol. XL No. 12 pp.726-738; Vol. XLI No. 1 pp.3-21.
5. Engelbert, G. Die Entwicklung der Strassengrundrisses von Berlin. Mitteil. d. Ver. d. Studierenten d. Geogr. an d. Univers. Berlin Heft 2. Beiträge zur Geographie Berlin. Berlin 1918. pp.17-50.
6. Spethmann, h. Berlins Lage. Mitt. d. Ver. d. Studier. d. Geogr. an d. Univers. Berlin. Berlin 1918. Heft 2. Beiträge zur Geogr. Berlin. pp.63-87.
7. Erdmann, G. Upsala. Monogr. einer schwed. Stadt. Nordische Studien IV. Greifswald 1924.
8. Geissler, W. Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschr. d. Ges. für Erdkunde zu Berlin. No. 8-10. 1920. pp.274-297.
9. Goodrich, E.P. Some Geographical Problems Incident to the Growth of New-York City. The Geographic Review. Vol. II No. 3 Sept. 1916. pp.184-205.
10. Kant, E. Tartu linnasüda. Märkusi city moodustamisest üldse ja Tartus eriti. Ajakiri "Loodus", Tartus 1924 Nr. 1 pp.1-12 ja Nr. 2 pp.82-96.
11. Levainville, J. Rouen. Étude d'une agglomération urbaine. Paris 1913.
12. Rexroth, E. Die Großstadt Duisburg Geographisch und wirtschaftlich betrachtet. Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein. Heft 1. Duisburg 1922.
13. Tammekann, A. Outlines of the Distribution of the Population in Estonia. T. Ü. j. a. Loodusuuri jate Seltsi Aruanded. XXXV (3,4). 1928. Tartus 1929. pp.372-379.
14. Tuckermann, W. Die geograph. Lage der Stadt Köln. Pfingstblätter des hansischen Geschichtsvereins. Blatt XIV. Lübeck 1923.
15. Jefferson, M. The Anthropology of Some Great Cities. Bulletin of the Americ. Geogr. Society. Vol. XLI No. 9 Sept. 1909. pp.537-566

L I S A
K A A R T I D

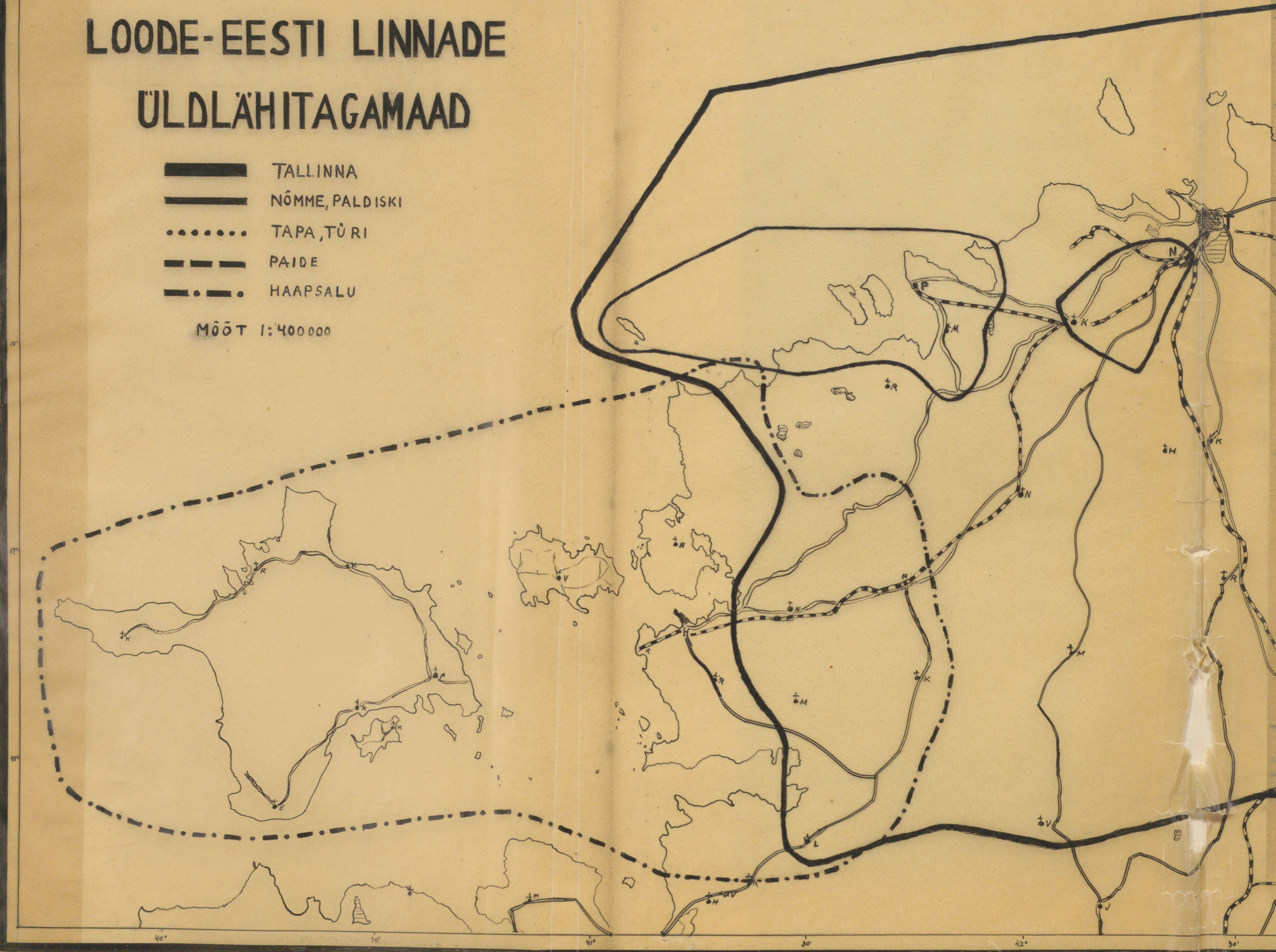
LOODE-EESTI LINNADE

ÜLDLÄHITAGAMAAD

-  TALLINNA
-  NÕMME, PALDISKI
-  TAPA, TÜRI
-  PAIDE
-  HAAPSALU

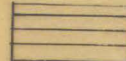


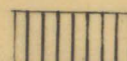

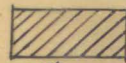

MÕÖT 1:400 000

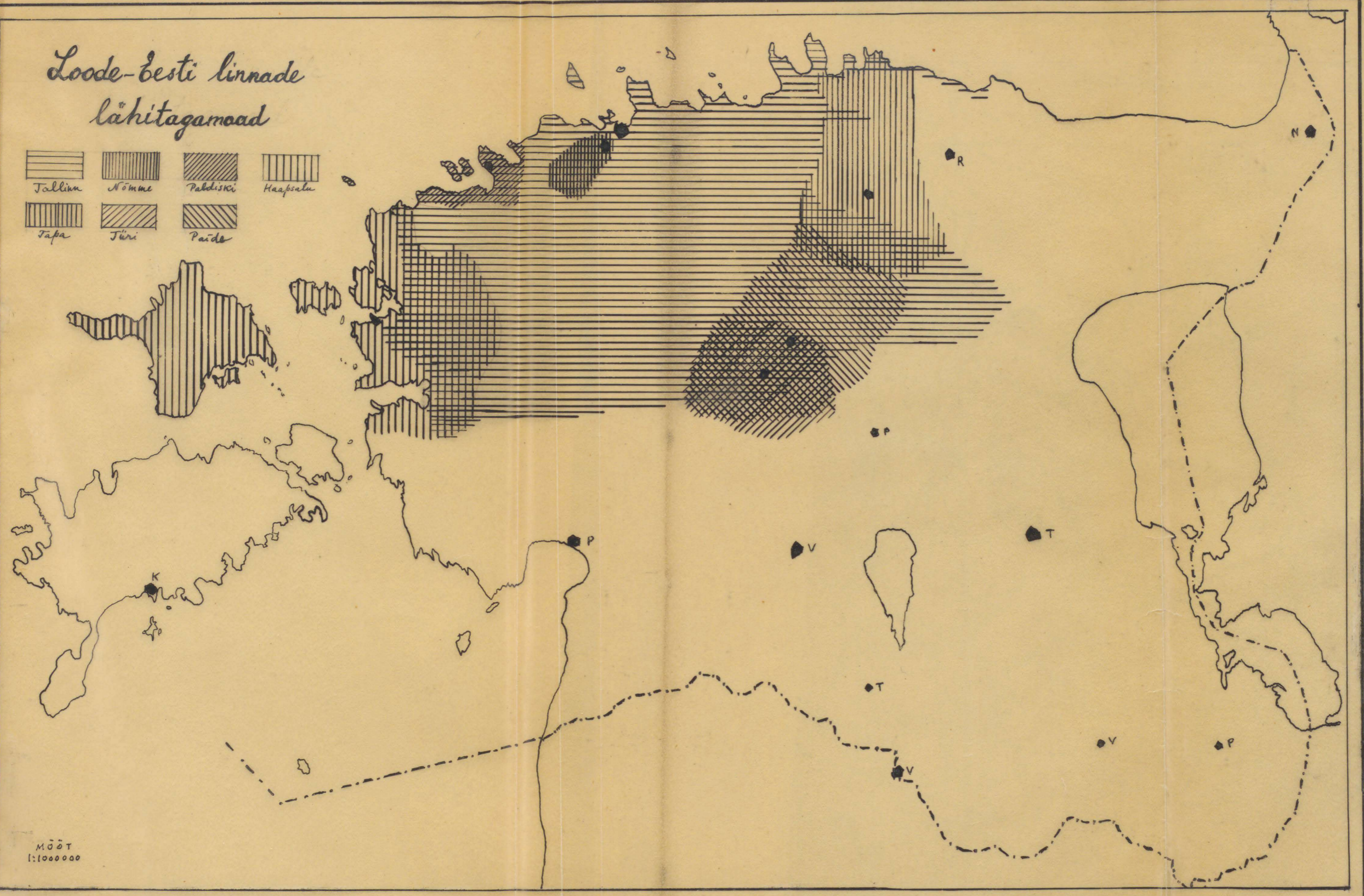
41° Ferr ost-Greenwich on Ferr ost-Hamm, pole 17° 39' 57,6" 30'





Loode- Eesti linnade lähitagamoad

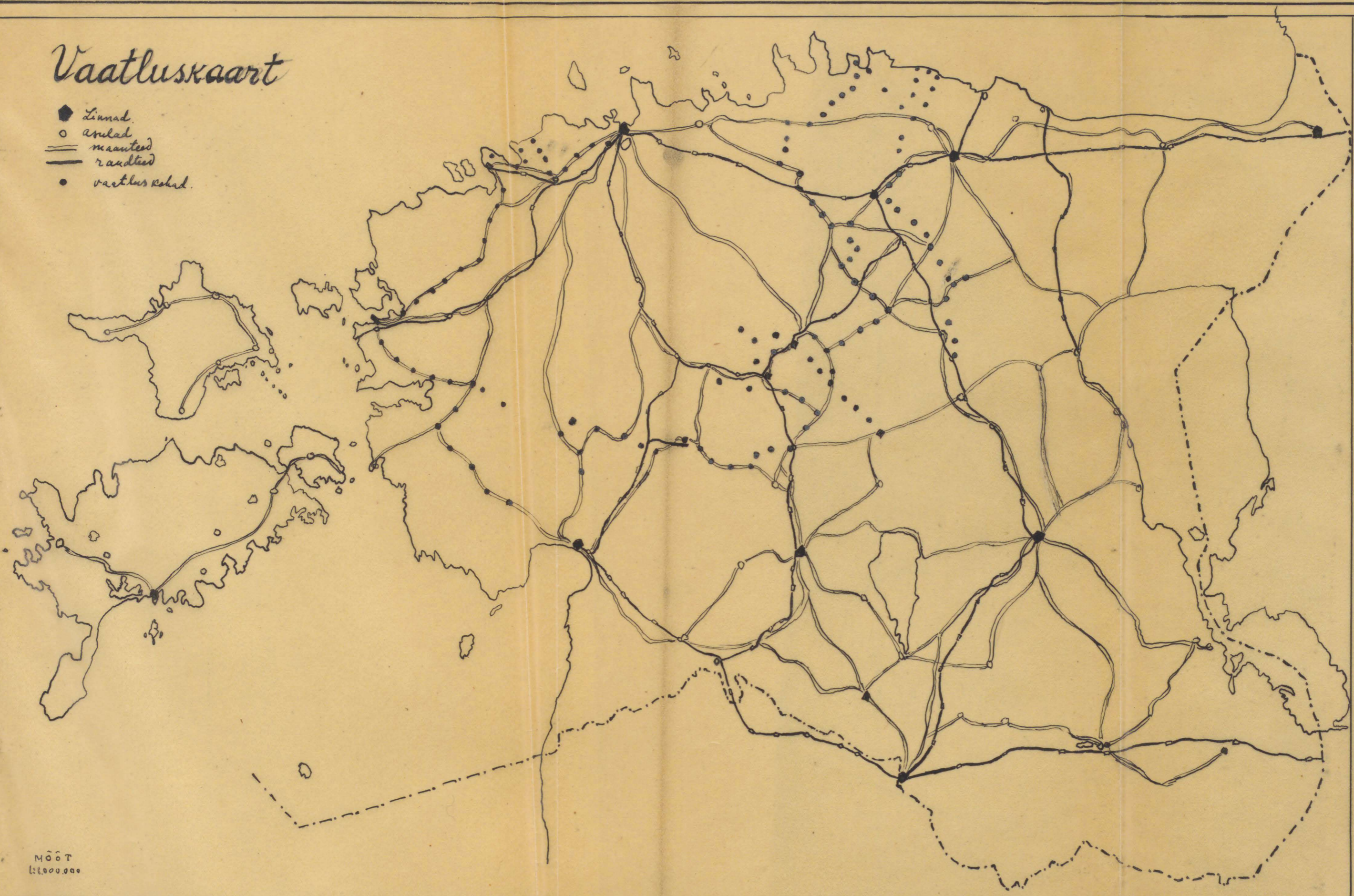
			
Tallinn	Nõmme	Paldiski	Haapsalu
			
Tapa	Jüri	Paide	



MÕÖT
1:1000000

Vaatluskaart

- ◆ Linnad.
- asulad
- maanteed
- raudteed
- vaatlus kohad.



MÕÖT
1:1000.000

Rahvatihedus

Sestis.

1922
A. Tammebaum



MÄRKID

- 50 maa elanikku

LINNAD JA ALVID.

● 2000	● 50000
● 5000	● 100000
● 20000	

MÕÖT (1000000)

Auhinnakō

473592¹