

TARTU ÜLIKOOLI MAJANDUSGEOGRAAFIA SEMINARI ÜLLITISED
PUBLICATIONES
SEMINARII UNIVERSITATIS TARTUENSIS OECONOMICO-GEOGRAPHICI

Nr. 23

LÄÄNEMAA

RAHVASTIK, ASULASTIK JA LIIKLEMINE

A. LAASI

SUMMARY:

POPULATION, SETTLEMENT AND COMMUNICATION
OF THE PROVINCE OF LÄÄNEMAA

BY

A. LAASI

TARTU 1939

LÄÄNEMAA

RAHVASTIK, ASULASTIK JA LIIKLEMINE

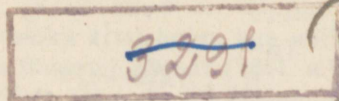
A. LAASI

SUMMARY:

POPULATION, SETTLEMENT AND COMMUNICATION
OF THE PROVINCE OF LÄÄNEMAA

BY

A. LAASI



*Raimlale
automeet.*



A-7721

2.

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu

36573

Äratrükk koguteosest „Läänemaa“.

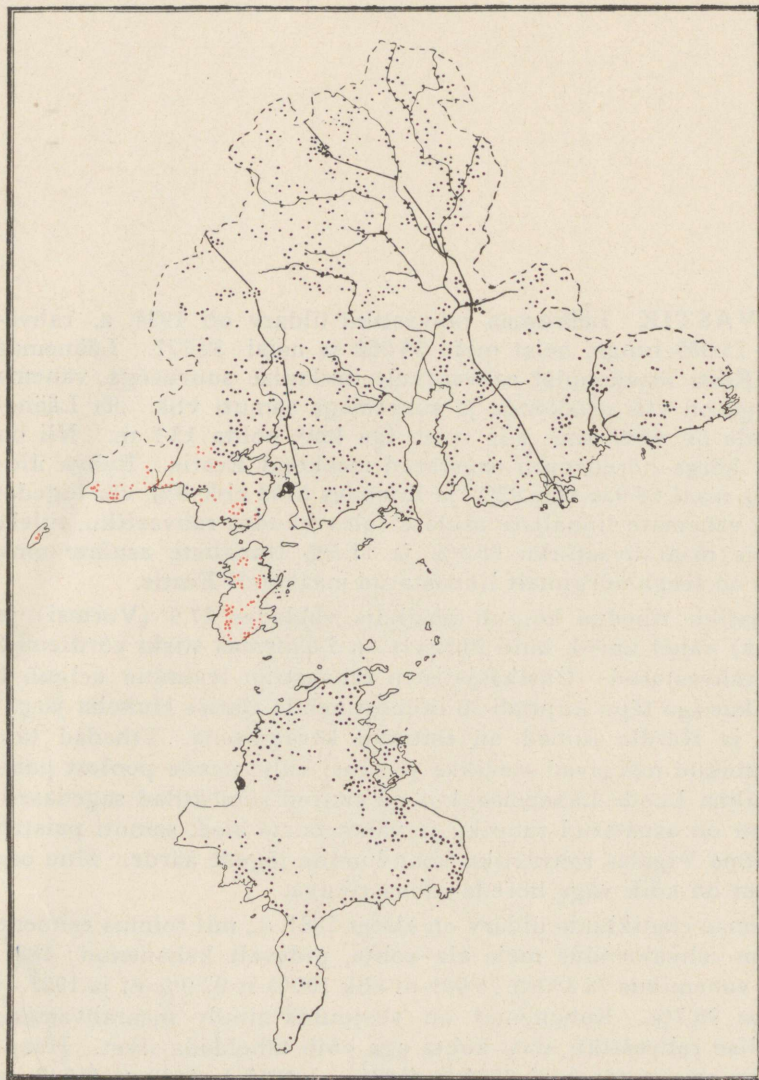
Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Seminari väljaanne.

E. K.-Ü. „Postimehe“ trükk, Tartus 1939.

RAHVASTIK. Läänemaa rahvastiku üldarv oli 1934. a. rahvaloendusel 75 039 hinge, neist mehi 35 262 ja naised 39 777. Läänemaa on seega Eesti maakonnist rahvaarvult keskmise suurusega, vähema rahvaarvuga on viis maakonda ja suuremaga samuti viis. Et Läänemaa pindala on 4780 km², siis tuleb iga km² kohta 15.7 in. Nii on Läänemaa kõige hõredamini asustatud maakond Eestis. Rahva üldarvust elas maal 68 936 ehk 92% ja linnades 6103 ehk 8%, või lugedes juurde ka vähemate linnaliste asulate (alevikkude) rahvastiku, tuleks üldse päris maarahvastikku 88.5% ja 11.5% linnaliste asulate oma. Läänemaa on seega nõrgimalt linnastatud maakondi Eestis.

Rahvastiku tihedus kõigub üksikuis valdades 27.5 (Vormsi) ja 7.3 (Veltsa) vahel km²-l, kuid üldiselt on Läänemaa siiski võrdlemisi ühtlaselt rahvastatud. Üksikasjalisem rahvastiku levimine selgub 1. jooniselt, kus iga täpp kujutab 50 inimest nende alatise elukoha järgi; Haapsalu ja Kärdla linnad on esitatud keranditena. Tihedad täppide kogumikud märgivad alevikke ja suuri küli; nende poolest paistab eriti silma Loode-Läänemaa, kus on suured sumbkülad sagedased. Tihedamini on asustatud ranniku ja väikevoorte alad, samuti paistab selgesti silma Vigalas rahvastiku koondumine jõgede äärde. Muu osa Läänemaast on kõik väga hõreda rahvastikuga.

Läänemaa elanikkude üldarv on alates 1881. a., mil toimus esimene põhjalikum rahvaloendus meie ala kohta, pidevalt kahanenud: 1881. ja 1922. a. vahemikus 78 380-lt 75 991-ni ehk 100%-lt 97.0%-ni ja 1922.—34. a. edasi 95.7%. Kahanenud on seejuures ainult maarahvastiku arv, linnalise rahvastiku arvu kohta aga võib täheldada iivet. Haapsalu elanike arv on tõusnud 2884-lt (1881. a.) 4251 ja 4649-ni (1922. ja 1934. a.), s. o. 100%-lt 147.4 ja 161.2%-ni. Kärdla linn on püsinud enam-vähem ühesuurusena kolmel rahvaloendusel vastavalt oma 1516, 1580 ja 1454 el., alevikud aga näitavad suurt elanike iivet (1881. aasta 441-lt 1024 ja 2575-ni 1922. ja 1934. a.). Alevikkude elanike kiiret kasvu edendab tublisti alevikkude arvu kasv. Kui 1881. a. rahvaloendusel registreeriti alevikuna ainult 1 asula (Lihula), siis 1922. a. oli neid juba 4 (Lihula, Märjamaa, Risti, Käina) ja 1934. a. koguni 13 (vt. kartogrammi 2. joonisel). Maarahvastiku levimispildis toimunud muutusi viimase kahe rahvaloenduse ajavahemikus (1922—34) selgitab kartogramm 2. joonisel, kust näeme, et rahvaarv on kasvanud



A. Tammekannu järgi.
 1. joonis. Läänemaa rahvastiku levimus. Iga täpp kujutab 50 inimest, punased täpid tähistavad rootslasi.

ainult Läänemaa lõunasopis, Noarootsis ja Hiiumaal Reigi khk, mujal on maaelanike arv igalpool kahanenud, eriti tugevasti Kesk- ja Ida-Läänemaal, kus on kohati toimunud kahanemine kuni 20% (Vaikna vl-s) valla maaliste elanikkude arvust.

Rahvastiku rahvuslikus koosseisus on eestlased suures ülekaalus. Eestlaste kõrval esinevad tähtsa vähemusrahvusena rootslased. Kuigi nende arv võrreldes eestlastega on väike (eestlasi 1934. a. 68 672 ehk 91.5% rahvastiku üldarvust, rootslasi 5312 ehk 7.1%), omavad nad paiguti suure tähtsuse just seetõttu, et nende asu-

I. Läänemaa rahvastiku üldarv ja rahvuslik liigestus 1. III 1934.

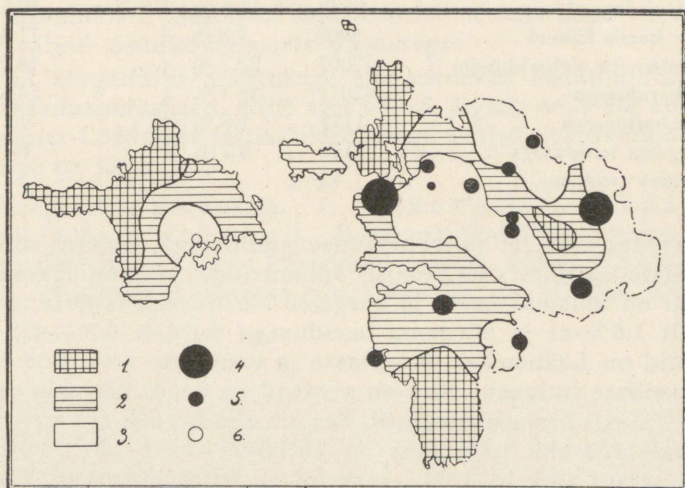
Kihelkonnad	Eestlased		Rootslased		Sakslased		Venelased		Muud		Kokku			Eestlaste %				
	M.	N.	M.	N.	M.	N.	M.	N.	M.	N.	M.	N.	K.					
	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.					
Emaste	1619	1890	3509	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1622	1890	3512	99.9	
Hanila	1227	1414	2641	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1417	2651	99.6	
Karuse	945	1026	1971	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	951	1033	1984	99.3	
Kirbla	994	1115	2109	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1010	1123	2133	99.1	
Kullamaa	3589	3950	7539	2	8	10	10	8	11	19	13	7	20	34	23	3646	7645	98.6
Käina	1849	2162	4011	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	1857	2172	99.6
Lihula	1244	1534	2778	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	11	1312	1597	99.5
Lääne-Nigula	2202	2510	4712	13	10	23	10	23	6	2	8	3	9	1	2	2228	2526	99.1
Märtna	1473	1719	3192	1	3	4	3	4	5	9	14	13	13	1	2	1493	1733	98.9
Mihkli (Veltsa v.)	606	681	1287	4	4	4	3	1	4	3	1	1	2	—	614	683	99.2	
Märjamaa	2738	3075	5813	—	3	12	16	28	14	14	14	14	28	4	3	2768	3111	98.9
Noarootsi	784	887	1671	1340	1357	2697	7	9	16	2	2	2	2	2	2	2133	2255	38.1
Pühalepa	1802	1976	3778	1	—	—	1	—	2	1	3	1	3	1	1	1806	1977	99.9
Reigi	1715	1814	3529	—	—	—	—	—	2	6	8	2	4	1	4	1720	1828	99.5
Ridala	2241	2493	4734	5	5	10	5	10	15	13	5	18	2	6	8	2266	2519	98.9
Varbla	1781	1876	3657	—	—	—	—	—	4	1	5	17	1	18	7	1820	1885	98.7
Vigala	2965	3169	6134	—	—	—	—	—	6	3	9	5	4	3	8	2981	3180	99.6
Vormsi	45	69	114	1132	1293	2425	1	1	2	4	1	1	5	—	1	1182	1365	4.5
Kokku	29819	33360	63179	2499	2681	5180	86	99	185	157	89	246	64	146	32643	36293	68936	91.7
%	91.7	112	112	7.4	107	131	0.3	0.4	57	68	125	0.2	78	100	111	100	100	
100 mehe kohta naisi	1780	2323	4103	69	62	131	86	165	251	57	68	125	15	39	2007	2642	4649	88.3
Haaapsalu linn.	883	131	131	2.8	90	90	5.4	2.7	119	119	14	27	5	7	12	100	100	
%	806	806	1390	1	0.1	1	9	15	24	13	14	27	5	7	12	612	842	95.6
100 mehe kohta naisi	95.6	138	138	0.1	107	107	1.7	1.8	108	108	1.8	108	0.8	140	100	100	100	
%	138	138	138	—	—	—	167	167	167	167	108	108	140	140	138	138	138	
100 mehe kohta naisi	32183	36489	68672	2569	2743	5312	181	279	460	227	171	398	102	95	35262	39777	75039	91.5
Kokku maakond	91.5	113	113	7.1	107	107	0.6	0.5	75	0.5	75	0.5	93	93	100	100	100	
%	113	113	113	107	107	107	154	154	154	154	75	75	93	93	113	113	113	
100 mehe kohta naisi																		

misalaks on Läänemaal ainult 4 valda, millest kahes on rootslased arvuliselt suures ülekaalus (Riguldis 95.7% elanikest rootslased, Vormsis 95.2%) ja kaks on eestlaste ja rootslaste segaasualad (Paspas rootslasi 44.8%, Sutlepas 34.8%). Haapsalus on rootslasi 131 ehk 2.8% linna rahvaarvust. Mujal valdades leidub rootslasi ainult mõned üksikud. Teistest vähemusrahvustest on veel sakslasi 460 in. ehk 0.6% maakonna rahvaarvust (neist Haapsalus 251) ja venelasi 398 ehk 0.5%. Võrreldes 1881. ja 1922. aasta arvudega on eestlaste suhtarv tõusnud Läänemaal 91.0%-lt 91.4% ja 91.5%-ni, rootslaste suhtarv tõusnud 5.3%-lt 6.8% ja 7.1%-ni(!) ja sakslaste ning venelaste suhtarv langenud: 2.8%-lt 0.9% ja 0.6%-le ning 0.9%-lt 0.6% ja 0.5%-le. Rootslaste arvu kiire tõusu ja sakslaste niisama kiire kahanemise põhjusi selgitab kõige paremini Läänemaa eri rahvuste vanuselise koosseisu suhtarvude tabel:

	% %			
	eestlased	rootslased	sakslased	venelased
0—9 a. v.	16.5	19.9	11.3	11.3
10—19 „	14.6	17.4	8.9	12.6
20—29 „	16.0	14.7	11.5	11.1
30—39 „	14.1	13.8	11.8	23.6
40—49 „	12.0	11.0	11.1	19.6
50—59 „	11.1	9.7	16.5	10.3
60—69 „	8.9	7.9	15.2	6.8
70 a. ja van	6.8	5.6	13.7	4.2
van. teadm.	—	—	—	0.5
Kokku	100 %	100 %	100 %	100 %

Sellest selgub, et rootslased omavad Läänemaal elutsevaist rahvaist kõige suurema laste suhtarvu, nad on seega kõige „noorem“ ja elujõulisem rahvas, millega on seletatav ka nende jõuline iive. Sakslased seevastu väljasureva rahvastikuosana omavad ülisuure vanade ülekaalu, ja juurdekasv on neil nende üldarvuga võrreldes väga väike. Venelased moodustavad Läänemaa rahvastikus enam ajutise, liikuva nähtuse: nad on enamikus sõja-aastail siia jäänud, hiljemini siia rännanud (Lihula vallas) või palgalised ajutised tööjõud, mis selgub ka tabelist, kus nende vanuse koosseisus pearühma moodustavad 30—50 aasta vanused. Eestlaste vanuselises kihituses esinev korrapäratus (10—19 a. vanuseid on vähem kui järgnevas vanuserühmas) on tingitud sõja-aastate rängast mõjust rahva juurdekasvusse.

Sugupoolte arvulises vahekorras tuleb maakonna kogurahvastikus keskmiselt 113 naist 100 mehe kohta, mis on ühtlasi vastavaks arvuks ka eestlaste kohta. Rootslastel on naiste ülekaal väiksem (100 mehe kohta 107 naist), sakslastel aga tublisti suurem (100 mehe kohta 154 naist) ja seda peamiselt Haapsalu linna arvel, kus sakslaste seas 100 mehe kohta tuleb 192 naist(!). Naiste suure-



2. joonis. Muutus Läänemaa rahvastiku levimispildis (1922–34). 1. Maarahvastiku iive 0.0–6.2%. 2. Kahane mine 0.0–5.5%. 3. Kahanemine 5.5–20%. 4. Linnalise rahvastiku iive 500 el. võrra. 5. Iive 100 el. võrra. 6. Kahanemine 100 el. võrra.

mat, kuigi mitte nii suurt kui sakslastel, ülekaalu linnades võrreldes maaga näitavad ka andmed teiste rahvuste kohta.

Läänemaa rahvas on valdavas enamuses püsivat laadi, sest tervelt 90% on sündinud Läänemaal (1922. a. andmeil). Teistest maakondadest on andnud Läänemaale suhteliselt kõige enam elanikke naabermaakonnad: Harjumaa 3.1%, Pärnumaa 2.4% ja Saaremaa 1.3%, teised maakonnad vähem.

Usutunnistuse järgi on 79% Läänemaa elanikest luteriusulised, 12% ap. õigeusulised, 4% baptisti ja 2% evangelisti-usulised. Ülejäänud 3% jääb priiusuliste, adventisti-, metodisti-, nelipühisulistele jt. arvele. Ap. õigeusk on nõrgemalt või tugevamalt levinud üle kogu Läänemaa; kõige rohkem on seda Lõuna-Läänemaal, kus on Massu, Paadremaa, Lihula ja Paatsalu vallas 25%–35% elanikest ap. õigeusku, ja Hiiumaal Pühalepa ning Kõrgessaare vl-s. Baptiste on kõige enam Hiiumaal. Võrreldes 1881. ja 1922. a. andmetega on luteriusulistele arv Läänemaal pidevalt kahanenud, vastavalt 98.5%-lt 82.8 ja 79%-le. Ap.-õigeusuliste arv näitas 1881.—97. a. kiiret kasvu 1.3%-lt 13.2%-le, sealpeale on nende arv hakanud pikkamisi vähenema (1922. a. 12.9% ja 1934. a. 12.0%). Baptistiusulistele arv kasvab jõudsasti (1881. a. — 0, 1922. a. 2.9%, 1934. a. — 4.4%).

Hariduse järgi jagunes Läänemaa rahvastik 1934. a. rahvaloendusel järgmiselt:

0–6 a. lapsed	8689	ehk 11.6 %	(1922. a. — 10.5 %)
Pole koolis käinud	5900	„ 7.8 %	(„ 11.3 %)
Lõpetamata algharidusega	17007	„ 22.7 %	(„ 18.7 %)
Algharidusega	42077	„ 56.1 %	(„ 54.6 %)
Keskharidusega	1175	„ 1.6 %	(„ 1.1 %)
Kõrgema haridusega	178	„ 0.2 %	(„ 0.1 %)
Haridus teadmata	12	„ —	(„ 3.7 %)

Võrreldes 1922. a. rahvaloenduse andmetega, paistab silma suur koolis mitte käinute osatähtsuse vähenemine ja kooliskäinute tubli iive; eriti on tõusnud kesk- ja kõrgema haridusega isikute arv (keskhar. 1.1-lt 1.6%-ni ja kõrgema haridusega 0.1%-lt 0.2%-ni). Kirjaoskamataid on Läänemaal 10-aastaste ja vanemate seas 3358 ehk 5.4% sellevanuseliste hulgast. Siia on arvatud ka need, kes oskavad ainult lugeda. Täiesti kirjaoskamataid, kes ei oska lugeda ega kirjutada, on Läänemaal 1162 ehk 1.8%, mis on küllaltki väike arv. 1922. a. olid vastavad arvud 12.1 ja 3.3% — seega on kirjaoskamatus Läänemaal viimase 12 a. jooksul tublisti vähenenud. Rahvastiku rahvuslikku koosseisu kihelkondades ja linnades 1934. a. rahvaloenduse järgi näitab arvtabel nr. I, lk. 5.

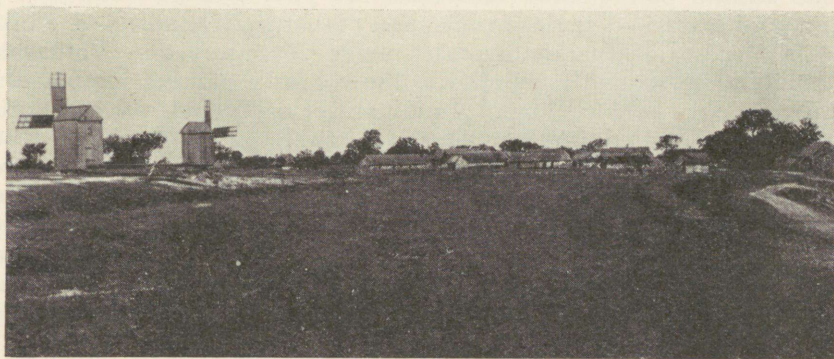
ASULASTIK. Asulastiku levimise üldjooned selguvad juba rahvastiku levimise kaardilt (1. joonis). On ju esimene otseselt sõltuv viimasest. Valdavam osa asulastikust on maa-asulastik, linnalisi asulaid aga esindab Haapsalu linn ühes kümme-konna alevikuga, mille rahvastik moodustab vaid 12% Läänemaa mandriosa elanike üldarvust (järgnevas on käsitletud ainult Manner-Läänemaad ühes Vormsi saarega).

Pinnamoest tingituna esineb Läänemaal asendi valikul kaks erinevat asustusviisi: kõrgendike asustus ja jõgedearne asustus, mis levinud sellekohastel aladel. Esimesel juhul on põllud rõhuvas enamuses rajatud kõrgendikele, nendevahelised nõgusamad alad aga on jäetud karja- ja heinamaiks. Põldude ning asustuse alla on võetud peamiselt moreenkõrgendikud; randvallid ja vallseljakud on pinnase kehva toiteväärtuse pärast jäetud kultiveerimata ja neid katavad suuremalt osalt metsad. Säärane asustusviis on ainukehtiv kogu Läänemaal peale Kasari—Vigala tasandikkude ala, kus esineb jõearne asustus. Viimane on tekkinud just pinnamoe mõjustusel. Siinseil laialdasil tasandikel on vee äravool ja kuivendustingimused sedavõrd halvad, et põlde on võimalik rajada ainult jõgede kõige lähemas lähikonnas, kuigi mullase toiteväärtus on kõikjal hea. Kilomeetri, sageli juba ½ km kaugusel jõest takistab põhjavee kõrge seis põllustamist ja seepärast palistavad põllud pikkade pidevate ribadena jõgede kaldaid. See asustusviis ulatub Kasari tasandikel läänes kuni Rõude—Keskvere künniseni, sirutades edelasse sopi Kunilani Tuudi jõe ääres. Tänu viimase aastakümne intensiivsele jõgede süvendus- ja õgvendus- ning veeühingute maakuivendustöödele on jõgedearsed põlluribad kiiresti laienemas ja ka igalpool kõrgendike asustusvaldkonnas hakkavad

kõrgendikevaheliste tasandike saviliivamail levima uued värskelt pla-
neeritud väljad asunike nägusate hoonetega.

Suurel kõrgendike asustusega alal esinevad külatüüpide levikus teatavad seaduspärasused, mille abil võime jagada selle ala kolmeks ja kogu Manner-Läänemaa asulastikult seega neljaks valdkonnaks. Need valdkonnad on järgmised:

A. *Kõrgendike asustusala*. 1. Läänepoolse Läänemaa sumbküla de valdkond. Sesse valdkonda kuuluvad Vormsi, Noarootsi, Ridala ja Lihula kihelkond tervelt, Lääne-Nigula, Martna ja Kirbla kihelkonna lääneosa ning Karuse ja Hanila kihelkonna



G. Vilbaste foto.

3. joonis. Osmussaare sumbküla puktuulikutega.

põhjaosa. Valdkonna peatunnuseks on suured, 30—50 õuega ja hargnenud tänavastikuga sumbkülad, mille seas leiduvad ka mõned üksikud haja-, ahel- või ridakülad. Viimased kannavad eriti Noarootsis ja Lääne-Nigulas väljakujunemata või kohalikkude erioludega kohandatud sumbküla de ilmet. Näit. Paslepa ja Eistrepa on rida- ja tänavkülad sumbkülaks muutumise tunnustega, Vanaküla on ridaküla, sest ta asetseb künnisel jne. Sama nähtus kordub Hanila kihelkonnas, kus siinsed ridakülad pole kõik veel tihenened sumbküladeks. Sumbküla tüübi teket tuleb otsida vanas ribapõldude maakasustusviisis, mille puhul õued ühes aiamaaga asetsesid maade keskel koos majakruntidel. Keset küla on tähtsamate tänavate ristumiskohal väljak, suuremais külis ka mitu. Algul olid sellised õuede koondised tavaliselt kaunis hõredad, kuid aja jooksul talude poolitamisel tekkis uusi õuesid juurde, ja sageli näeme neis õue õue küljes kinni, kus puudub majakruntidel ruum isegi aiamaaks ja külaväljak on võetud selle alla (Kärsläti küla Vormsis). Tüüpilisemaiks aladeks siinses valdkonnas on

Vormsi saar, kus leidub peale Suuremõisa asundi hajaküla ainuüksi sumbküli, ja Ridala ümbrus. Elamuvormi poolest erinevad rannarootslaste asulad eestlaste omist tunduvalt seega, et eestlaste talu eluruumid on kõikjal koos rehetoa ja rehealusega ühe katuse all (peale uuemate ehitiste), rootslastel aga on elamu ehitatud eraldi, mille tõttu nende elamud on tavaliselt suuremad ja nägusamad eestlaste omist. Segaaladel, kus eestlased elavad koos rootslastega, nagu Noarootsis ja Sutlepas, on kumbki rahvus jäänud oma vana elamutüübi juurde, ja nii leiame segakülades segi eesti ja rootsi tüüpi elamuid. Rootsi tüüpi elamu leviku kagupiir langeb seega ühte rootslaste levimispiiriga Läänemaa mandril.

2. Kirde-Läänemaa hajakülade valdkond. Vald-konda kuulub põhjapoolne Läänemaa ida pool eelmist valdkonda ja põhja pool Kasari—Vigala jõgede äärset asustuspiirkonda, s. o. Kullamaa ja Märjamaa kihelkond peale nende lõunaservade. Valdavaks külatüübiks on hajaküla, mõnikord ühe või kahe väikese sumbja tuumikuga. Sekka leidub pinnamoe mõjustusel mõni ahel- või haguküla, näit. Annamõisa ahelküla samanimelisel künnisel Piirsalu vallas, Riia-küla haguküla Risti—Ellamaa seljaku nõlval, Pähküla ahelküla *Litorina*-randvallil, Urevere haja-haguküla väikevoorel jt. Ses valdkonnas leiduvad üksikud väikesed sumbkülad (Salutaguse, Moka, Naistevalla) on rohkem hajaküla tihenend tuumikud ja ei oma silmusjat tänavastikku, nagu see oli läänepoolses valdkonnas harilikuks nähtuseks. Viimastele lähenevad ehituselt ainult Üdruma, Väike-Kalju ja Sõtküla küla keskosad.

3. Lõuna-Läänemaa haja- ja ridakülade valdkond. Siia kuuluvad Hanila ja Karuse kihelkonna lõunaosa ning Varbla ja Mihkli kihelkond. Valitsevate hajakülade seas leidub rohkesti rida- ja ahelküli: Ridasi, Kaseküla, Lõo on hõredad, Õeküla, Helmküla ja Kulli tihedamad ahelkülad. Ahel- ja haguküli leiame künniseil, näit. Kärü ja Kiiska haguküla Linnuse—Kärü künnisel, Paadremaa ahelküla *Litorina*-randvallil jne. Sumbküli on ses valdkonnas mõned üksikud: Nurmsi, Urita, Nõmme.

B. Jõgedearne asustusala. 4. Kasari—Vigala ahel- ja hagukülade valdkond. Nagu ülalpool öeldud, on ses valdkonnas põllud levinud pikkade ribadena mõlemal pool jõgesid ja sellest olenevalt asetsevad ka õued jõgede kaldail või neist ainult veidi eemal, moodustades vastavalt põllustatava riba laiusele kas hõredaid või tihedaid ahel- või haguküli. Kus põllustuseks kõlvuline ala lisajõgede ühinemise või nende rohkuse tõttu on üsna lai, seal võivad tekkida ka tänav- ja sumbkülad, nagu seda näeme Koaste-Paljasmaa, Vanamõisa, Rääsküla, Porste jt. külade juures. Kohati on hagukülad üksteisest niivõrd läbi põimunud, et saame tulemusena suure hajaküla, nagu Tamma, Araste, Kuravere küla puhul. Kasari ja Teenuse jõe ühinemise kohal ja sealt mõned kilomeetrid üles- ja allapoole voolab jõgi madalate kallaste vahel, asustus on hõre, ja korralik teestik puudub

üldse. Siin on jõgi pealiiklemistees ja selle suhtes asetsevad õued mõlemal pool jõge hõreda ahelkülana.

Igalpool vanemate külade vahele on viimasel aastakümnel tekkinud endistele mõisaväljadele uued asunikude õued, mis eranditult on asetatud väljadele hajali, tekitades nii ka sumbkülade valdkonnis suuri hajaküli. Kuigi asunikude õuedest paljud asetsevad keset lagedat välja ja nende ümbruses puuduvad veel kaunistavad puuderühmad, jätavad nad hoonete nägususe tõttu üldiselt hea mulje.

Maa-asulastikus esinevad külade kõrval suuremate ehitisrühmitistena veel endised mõisad, praegused asundid, mis koosnevad küm-



H. Schultz'i foto.

4. joonis. Helmküla ahelküla Varbla khk-s.

nest ja sageli enamast suurest üksikhoonest, mille seas on suurimaks end. mõisa härrastemaja. Viimane on tavaliselt kahekordne kivihoone, kuid leidub ka suuremaid, lossi nimetust kandvaid härrastemaju, neist suurim ja huvitavama ehitusega Koluvere loss, peale selle veel Lihula ja Vana-Vigala loss jmt. Härrastemaja ümbritseb tavaliselt park tiigiga. Kus mõisahooned seks sobisid, on neisse paigutatud koolid, kus aga mitte, või piirkondades, kus puudusid mõisad, on ehitatud koolidele uued nägusad hooned, millest nimetan siin Vigala „Peru“, Saulepi ja Haimre algkooli maja.

Kaugelt kõige silmapaistvamaiks üksikehitisteks maa-asulastikus on kahtlemata kirikud, ja neist eriti luteri usu kirikud oma kilomeetrite kaugusele nähtavate sihvakate gootistiilsete tornidega. Vene kirikud on väiksemad ja madalamad, pakuvad aga oma kuppeltornidega samuti huvitavat pilti.

Suuremate üksikehitistena vääriwad nimetust veel tuletornid, rahvamajad, meiereid ja eriti läänepoolseil rannikualadel levinud

pukktuulikud. Viimased on rannakülades iseloomulikuks nähtuseks. rühmitudes mitmekaupasumbküla äärtel või seistes üksikult kõrgemal külmal.

Linnalised asulad — linnad ja alevikud — erinevad maaasulastikut esmajoones oma hoonestuse suuremalt tiheduselt, hoonete näguselt ja kõrvalhoonete vähesuselt. Eriti viimaseil aastakümneil on märgata linnaliste asulate rohket juurdekasvu. Tekkinud on nad kas kirikute või liiklemiselt tähtsate punktide naabruses (nooremad); nii on Ellamaa, Risti, Palivere, Taebla, Virtsu alevik tekkinud vastavate raudteejaamade juurde, Märjamaa, Vigala, Kullamaa ja Mihkli vastavate kirikute ümber ning Leenamäe ja Silla tähtsate maanteede ristluskohtedel. Ka vana Lihula alevik on uue Rapla—Virtsu raudtee naabrusega võitnud tublisti elujõudu juurde. Suurusrühmituselt on alevikud 1. III 1934. a. rahvaloenduse andmeil järgmised:

500—2000 el.	Lihula, Märjamaa
200— 500 el.	Risti, Vigala
50— 200 el.	Silla, Kullamaa, Palivere, Leenamäe, Ellamaa, Virtsu, Mihkli
20— 50 el.	Taebla

Alevikest kõige suuremat suhtelist juurdekasvu viimase kahe rahvaloenduse ajavahemikus (1922—34) on näidanud Märjamaa ja Vigala, Lihula on aga alles kõige viimasel ajal, nähtavasti uue raudtee mõjul, hakanud kosuma. Alevike absoluutset juurdekasvu illustreerib kartogramm 2. joonisel.

LIKLEMININE. Läänemaa asetseb Tallinna suure liiklemiskeskuse läheduses, seepärast on tema peateede (nii maan-, raud- kui ka veeteede) võrk kujunenud Tallinna kodarteestiku osana. Tallinna—Haapsalu ja selle haru Risti—Virtsu maantee, siis Tallinna—Pärnu maantee, Tallinna—Haapsalu laiarööpmeline raudtee ja selle jätkuna Rohuküla—Heltermaa ning Rohuküla—Kuressaare laevaliinid, Rapla—Virtsu kitsarööpmeline raudtee ja selle jätkuna Virtsu—Kuivastu laevaliin, Tallinna—Kärdla ja Heltermaa laevaliinid — kõik nad väljuvad Tallinnast kui keskusest. Osa neist teedest on ühenduse pidamiseks Läänemaa enda ja Tallinna vahel, ent osa ühtlasi ühenduslülideks Tallinna ja kaugemate maakondade, Saare- ja Pärnumaa vahel. Lõuna-Läänemaa seisab Pärnu mõju all, ja Lihula—Pärnu, Karuse—Kalli, Kirbla—Mihkli ning Varbla—Tõstamaa—Pärnu maanteed kuuluvad juba Pärnu teedevõrgu kodarastikku. Tähtsamat osa kui üheski teises maakonnas etendavad Läänemaal teedevõrgus veeteed, sest nad on ainsaiks ühendusvahendeiks mandri ja Lääne-Eesti saarte vahel.

Tähtsamaks liiklemiskeskuseks Läänemaal on Haapsalu. Siin lõpevad Tallinnast tulev raudtee ja maantee ning algavad kakku — Lihulasse ja Pärnu, põhja — Põõsaspeale ja edelasse — Rohukülla suunduvad II kl. maanteed, samuti laevaliinid Hiiumaale (Heltermaale), Vormsi ja Noarootsi (Eistrepale). Teised tähtsamad sõlm-

punktid on veel Märjamaa, kus ristlevad Tallinna—Pärnu ja Kullamaa—Rapla maanteed ning Rapla—Virtsu raudtee, Risti, kus ristlevad Tallinna—Haapsalu raudtee ja maantee Piirsalu—Virtsu maanteega, ja Lihula, mis asetseb Rapla—Virtsu raudtee ja Risti—Virtsu maantee ääres ning kust hargneb harumaantee Pärnu.

Mandriosas Läänemaa ja naabermaakondade vahel on suuriks liiklemise takistajaiks laialdased soodealad, eriti põhjas Tallinna—Haapsalu raudteest mereni ja lõunas Pärnumaa piiril koguulatuses. Ühendust peavad üksikud suuremad teed, mis kasustavad siinseid väheseid kõrgendikke.

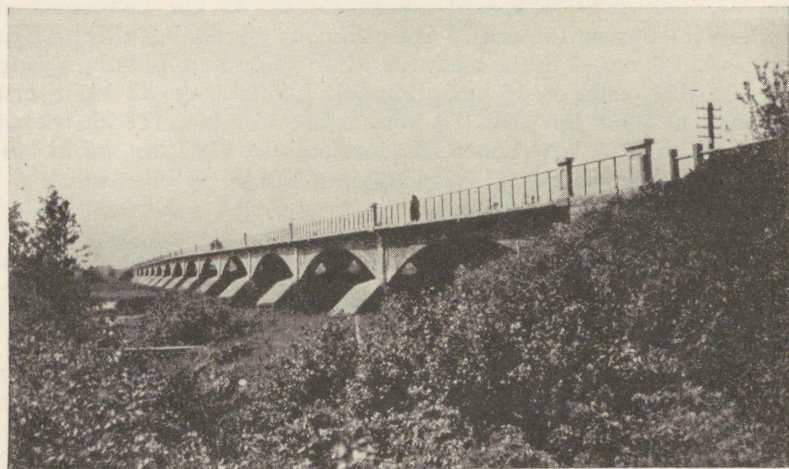
I kl. maanteid on Läänemaal neli, 177.8 km pikkuses ehk 100 km² kohta 3.72 km. Need on kõik tähtsad kaugliiklemisteed: 1. Tallinna—Pärnu maantee läbib Läänemaad 45 km pikkuses Märjamaa ja Vigala kaudu. 2. Tallinna—Haapsalu maanteest on 45 km Läänemaa sees. 3. Risti—Virtsu maantee osa 70 km pikkuses ühendab Tallinna Kuresaarega. 4. Pärnu—Lihula maantee aitab ühendust pidada Pärnu ja Haapsalu vahel, seda on 16 km pikkuselt Läänemaal. II kl. maanteid on Läänemaal 746.5 km ehk 100 km² kohta 15.6 km, III kl. maanteid on 868.9 km ehk 100 km² kohta 18.2 km, erateid 472.7 km, kõiki klassiteid kokku 2265.9 km ehk 47.4 km 100 km² kohta.

Maanteed püüavad enamasti jälgida pinnamoelt soodsamaid kohti, eriti laialdaste soiste ja niiskete tasandikkude ületamiseks kasustades kuivemaid ja kõvemaid kõrgendikke, nagu otsmoreenkünniseid ja randvalle. Teiseks paremuseks sellel sihivalikul veel ehitusmaterjali, kruusa kättesaadavus. I kl. maanteedest kasustab Tallinna—Haapsalu maantee Ellamaa—Palivere vahemikus siinset kõrget otsmoreeni, Tallinna—Pärnu maantee Vigala tasandike ületamiseks Paekülast Päärdueni *Ancylus*-randvalli. II kl. teist kasustab Silla—Vigala maantee *Litorina*-randvalli, Haapsalu—Paldiski maantee Keedikalt maakonna piirini *Litorina*-randvalli, Karuse—Kalli maantee Linnuse—Käru otsmoreeni. Kus aga sellised head looduslikud eeldused madalate alade ületamiseks puuduvad, kulgevad maanteed võimalikult sirgelt kunstlikel tammidel läbi soode või rabade, nagu Pärnu—Lihula maantee Palivere—Oidremaa vahemikus, Risti—Virtsu maantee Laiküla raba läbides jne. Kasari—Vigala jõe ääres kulgeb palju teid rööbiti jõgedele, asustus aga asetseb siin juba jõekaldail, kus maa on kuivem. Et maanteil on üldiselt siiski olnud valida kõrgendikke küllaldaselt määrjal ja et Läänemaa võrdlemisi laialdased soodealad pole suutnud muuta väga takistavaks liiklemisele, eriti kaugliiklemisele, seda märgivad juba I kl. maanteede kaunis väikesed kõveruse suhtarvud (arvud on antud Läänemaa piirides asetsevate teeosade kohta):

Tallinna—Haapsalu maantee	1.13
Risti—Virtsu	1.23
Tallinna—Pärnu	1.17
Pärnu—Lihula	1.10

Sellest selgub, et kõige sirgem I kl. maantee Läänemaal on Pärnu—Lihula vaheline ja ainult natuke rohkem kõverdub Tallinna—Haapsalu maantee, seda just tänu soodsaile looduslikele eeldustele, esimene aga on sirgelt läbi tasandike tõmmatud kunstlik tee. Kõige kõveram on Risti—Virtsu maantee, loogeldes halbade looduslike eelduste tõttu lainjas väikevooremaastikus. Suure kõverduse teeb ta ka Kasari jõge ületades.

Rõhuvas enamuses on Läänemaal kruusasillutisega hõveldatavad maanteed. Ainult Risti—Virtsu on iseseisvuse algaastaist kuni 1926. a. ehitatud 40% pikkuselt munakiviteeks, milline sillutusviis on hiljemini osutunud otstarbetuks. Kiviteeks on tehtud Risti—Silla, Laiküla—Kasari, Laikna—Lihula vahemikud, kokku 28 km. Vähemaid kivitee osi leidub veel Haapsalu linna ja Märjamaa aleviku piirkonnas ning Vigala—Silla ja Palivere—Martna II kl. maanteil, kus liigse liivasuse tõttu on oldud sunnitud maanteekatet kõvendama. Kaunis suuresti takistavad liiklemist jõed Kasari—Vigala jõgikonnas; nii ületab Tallinna—Pärnu maantee kaks suurt jõge (Päärdu, Konuvere), Silla—Vigala maantee ületab kolm (Teenuse, Konuvere, Päärdu), — nende ületamiseks on ehitatud suuri sildu, millest suurim on Kasari sild Risti—Virtsu maanteel (5. joonis).



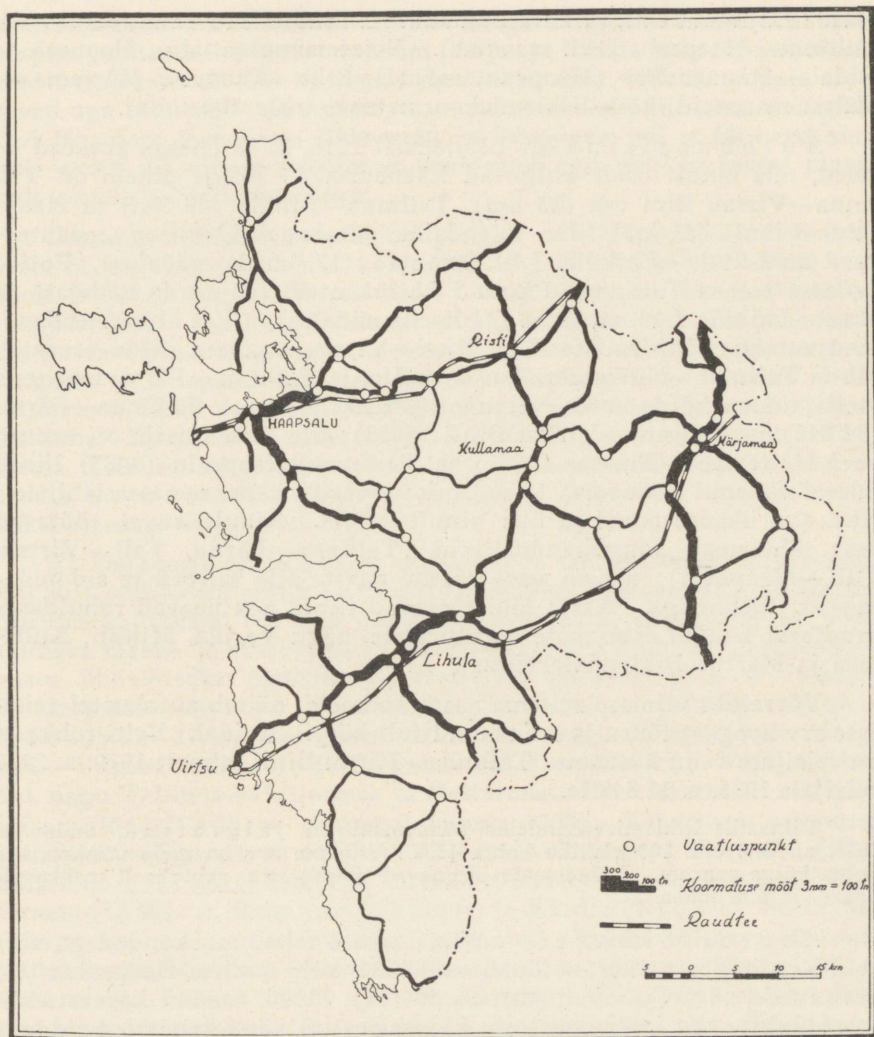
L. Sepa foto

5. joonis. Kasari sild Risti—Virtsu maanteel.

Liiklemiskoormatust maanteedel selgitab kartogramm 6. joonisel, mis on koostatud 1935. a. suviste (7., 8. VII) ja sügiseste (4.—7. X) liiklemisvaatluste põhjal. Kartogrammil on liiklemiskoormatus esitatud tonnides, arvestades eri liiklemisvahendite eri mõju teekattele.

Üksikute sõidukite raskuseks on võetud järgmised kaalud tonnides: ratsanikud, hobused ja suured sarvloomad 0.30; ühehobuse vankrid 0.80; kahehobuse vankrid 1.50; jalgrattad 0.10; mootorrattad 0.30, kergesõidua autod 1.50; veoautod 3.50; autobused 4.0; muud masinad (traktorid, lokomobiilid) 4.0.

Kartogrammist selgub, et suurima liiklemiskoormatusega on Tallinna—Pärnu I kl. maantee 145—366 tonniga ja teiseks tähtsamaks teeks, kuid juba 30% võrra väiksema liiklemishulgaga, Risti—Virtsu I kl. maantee; Tallinna—Haapsalu I kl. maantee on aga kaks korda



6. joonis. Liiklemiskoormatus Läänemaa maanteedel 1935. a.

väiksema liiklemiskoormatusega. Need kolm maanteed on tähtsad kaugliiklemisteed; ent kartogrammist selgub ka, et väga tähtis osa, kui mitte tähtsam on neil maanteed sooritada kohaliku liiklemise rahuldamiseks.

Suuremate asulate lähedus mõjustab tublisti liiklemise kasvu, mis paistab silma eriti Haapsalu, Märjamaa ja Lihula ümbruses, kus liiklemiskoormatus on enam kui kahekordne neist kaugemal asetsevaist sama tee osadest. Väiksema liiklemispaisutajana figureerib veel Kulla-

maa. Paljudel II kl. maanteil on suurem liiklemiskoormatus kui näit. Tallinna—Haapsalu I kl. maanteel. Neist nimetan siin Haapsalu—Ridala—Rannamõisa (Haapsalu mõju!), Silla—Teenuse, Märjamaa—Valgu maanteid, kõik liiklemiskoormatusega üle 100 tonni.

A u t o b u s e l i i n e oli Läänemaal 1936. a. 13 (kaasa arvatud ka need, mis ainult osalt kulgevad Läänemaal). Kõige pikem on Tallinna—Virtsu liini osa (85 km), Tallinna—Lihula (68 km) ja Haapsalu—Lihula (55 km) liin. Sagedaima autobuseliiklemisega maanteeosad on Lihula—Laiküla I kl. maantee (17 korda nädalas), Poti—Libatse teeosa Tallinna—Pärnu I kl. maanteel (13 korda nädalas) ja Risti—Laiküla I kl. maantee (11 korda nädalas), nii et üldiselt tähtsamad autobuse liiklemisteed on Risti—Virtsu maantee, mida kasustab tähtis Tallinna—Kuressaare autobuseliin, ja Tallinna—Pärnu maantee. Reisijaid on kõige enam veetud 1936. aasta suvel Tallinna—Pärnu (11 848) ja Tallinna—Virtsu liinil (5053); üle 3000 reisija on veetud veel Heltermaa—Emaste (3791) ja Tallinna—Haapsalu (3025) liinil, teistel vähem. Läänemaa 13-st liinist töötasid kaheksa aasta läbi, neli liini aga üksnes suvel ja üks ainult talvel. Ainult suvel töötavad just tähtsamad kaugühendusliinid (Tallinna—Pärnu, Tall.—Virtsu, Tall.—Haapsalu), mis on sisse seatud suvitajaile kiiremaks sidepidamiseks Tallinnaga. Aasta läbi töötavad liinid aga peavad rahuldama raudteest kaugel asetsevate maanurkade, nagu Varbla, Mihkli, Kullamaa ja Martna liiklemistarvidust.

Võrreldes viimase seitsme aasta andmeid, näitab autobustel reisijate arv hoogsat tõusu ja seda eranditult kõigil liinidel. Eriti rohkesti on reisijate vedu kasvanud Tallinna—Pärnu liinil, nimelt 1929. a. 2200 reisijalt 1935. a. 11 848-le.

Tähtsaiks liiklemisvahendeiks Läänemaal on jalgrattad, mida oli 1935. a. 9398 ehk 100 elaniku kohta 13.6. Viimane arv on meie maakondade kohta kõige suurem. Läänemaale järgnevad jalgrataste suhteliselt rohkuselt Saare- ja Harjumaa.

M o o t o r s õ i d u k e i d on Läänemaal teiste maakondadega võrreldes suhteliselt vähe: sõiduautosid 1936. a. 46 (sellest Haapsalus 18), veoautosid 48 (11), mootorrattaid 50 (11). 1930. aastani kasvas mootorsõidukite arv Läänemaal (ja üldse Eestis) väga kiiresti, kuid viimasel 6 aastal on nende arv püsinud umbes samal tasemel. Viimasel (1935.) aastal on siiski jälle märgata tõusutendentsi.

H o b u p o s t i j a a m u Läänemaal enam ei ole.

R a u d t e i d on Läänemaal kaks: Tallinna—Haapsalu laiarööpmeline ja Rapla—Virtsu kitsarööpmeline raudtee. Mõlemad on ehitatud ühenduse pidamiseks Tallinnaga; esimene neist ehitati 1904. aastal, teine avati vedudeks 1. XII 1931. aastal. Nende kogupikkus Läänemaa piirides on 125 (51+74) km, mis annab 100 km² kohta 2.6 km. Läänemaa on raudteevõrgu tiheduselt Eestis seega 8. kohal; vähem raudteid on Petseri-, Viljandi- ja Saaremaal. Rapla—Virtsu raudtee ehitamisega on kadunud nüüd need suured alad Läänemaal, mis olid

mitukümmend km raudteest eemal. Kõige kaugemal asetsevad kohad on praegu mandril Põõsaspea neem põhjas ja Vaiste küla lõunas, mõlemad otsejoones 32 km lähemast raudteejaamast. Need paigad asetsevad aga mõlemad mere ääres, ka on nad ühendatud autobuseliinide abil lähemate linnadega (Haapsalu ja Pärnuga), nii et ka need alad pole enam nii muust maailmast eraldatud, kui veel 10 aastat tagasi seda oli üle poole Läänemaast.

Läänemaa jaamadest müüdnud piletite arv oli mõlemal raudteel 1935./36. tegevusaasta kestel kokku 105 500, sellest Tallinna—Haapsalu liinil 63 500 ja Rapla—Virtsu liinil 42 000. Mõlemal raudteel veetud reisijate üldarv on jäänud viimase kümne aasta jooksul umbes samaks, ainult maailma majanduskriisi aastail 1930—31 oli märgata teatavat langust. 1931. aastal tegevusse astunud Rapla—Virtsu raudtee ei ole reisijate üldarvu raudteedel suurendanud, vaid tema tegevus toimub Tallinna—Haapsalu raudtee arvel. Eriti märgatav on see just Risti jaama läbimüüdnud piletite arvus, mis on langenud 1930./31. aastast saadik tervenisti 70%, oli ju kogu Vigala, Lihula, Virtsu piirkond Risti otseseks tagamaaks.

Et Läänemaa asetseb meie saarelisel ja lahtederohkel läänerannikul, siis etendavad siin v e e t e e d liiklemises tähtsat osa. Läänemaa piirides kulgevaist või neid puutuvaist kaheksast laevaliinist on tähtsaimaks saarte- ja mandrivahelised otseühendusliinid: 1. Virtsu—Kui vastu ühenduseks Saaremaaga (reisijate läbikäik 1935. a. 18 663); 2. Haapsalu—Eistrepa ühenduseks Noarootsiga (12 500 reisijat); 3. Rohuküla—Heltermaa ühenduseks Hiiumaaga (11 500 r.); 4. Haapsalu—Vormsi (9000 r.); 5. Tallinna—Kärdla (4500 r.). Teistel liinidel, nagu Tallinna—Heltermaa ja Heltermaa—Kuressaare, on reisijaid juba tunduvalt vähem (kummalgi umb. 1300). Läänemaa seitsmest suuremast sadamast on reisijateliiklemises tähtsamad Haapsalu (läbikäik 1935. a. 22 000 reisijat) ja Virtsu (18 500 r.). Neile järgnevad Heltermaa (13 500 r.), Rohuküla (13 200 r.) ja Kärdla (4500 r.). Vaadeldes reisijateveo arenemist üksikute sadamate kaudu viimase 10 aasta jooksul, paistab silma Virtsu sadama kiire osatähtsuse tõus (1925. a. 3400 reisijat, 1935. a. 18 500 r.). See on tingitud Saaremaaga ühenduse ümberkorraldamisest. Kui varemial aastail toimus ühendus Saaremaaga suurelt osalt Rohuküla—Kui vastu—Kuressaare liini abil, toimus viimasel ajal Rapla—Virtsu raudtee ja Tallinna—Virtsu autobuseliini tõttu pea kogu reisijateliiklemine Saaremaaga Virtsu—Kui vastu kaudu, milline ühendustee on palju mõnusam ja kiirem eelmisest. Seetõttu on Rohuküla sadama tähtsus Saaremaaga ühenduse pidamises muutunud väga väikeseks ja on jäänud ainult reisijateliiklemine Heltermaale, mida näitavad ka Rohuküla ja Heltermaa peaaegu võrdsed reisijate läbikäigud. Kärdla kaudu toimub ühendus peamiselt Tallinnaga, Haapsallu aga koonduvad liinid Vormsist ja Noarootsist. Haapsalu on ühtlasi Läänemaa sadamaist tähtsam ühendusepidaja välismaaga. Iga aasta külastab 20—30 laeva välismaalt Haapsalut.

Siseveetel liiklemine puudub Läänemaal pea täiesti. Seda on veidi märgata ainult Vigala ümbruse jõgedel; seal veetakse paatidel piima piimatalitustesse ja õiendatakse muid vähemaid vedusid.

Võrreldes üksikute liiklemisteede liikide osatähtsust reisijateveos omavahel, selgub, et tähtsamad liiklemisteed Läänemaal on raudteed, mis vedasid 1935. a. umbes 55% kogu reisijate arvust; teisel kohal on laevaliinid umb. 35%-ga; ent autobused on vedanud kõigest umb. 10%. Laevaliinide peatähtsus seisab saartega otseühenduse loomises, autobuseliiklemine aga on suurelt osalt raudteeliiklemise täienduseks, neile juurdeveo vahendeiks. Raudteele paralleelseil autobuseliinidel, nagu Tallinna—Pärnu ja Tallinna—Haapsalu, ei tõuse autobustel veetud reisijate arv 5%-nigi raudtee omast. Kuid peab mainima, et autobuseliinid iga aastaga omandavad järjest suuremat tähtsust ja neil reisijate arv kasvab kiiresti, raudteel reisijate vedu aga on jäänud umbes samaks. Saartevaheline reisijateliiklemine on muutunud viimase kümne aasta jooksul märgatavalt elavamaks, mis tuleb kasuks laevaliinidele.

Summary.

Population.

The total population of Läänemaa according to the census of the year 1934 consisted of 75 039 souls of whom 35 262 were men and 39 777 women. The area of Läänemaa represents 4 780 km², each km² on an average having 15,7 inhabitants. Thus Läänemaa is the most sparsely inhabited province in Estonia. The greatest part of the population is settled in the country, where 68 936 inhabitants were counted, which amounts to 92% of the sum total, and in the towns 6 103 inhabitants with 8%; but adding to these figures the inhabitants of the boroughs, the number of the urban population amounts to 11,5%, and that of the rural population to 88,5%. According to these data Läänemaa is the province with the fewest towns and boroughs in the whole of Estonia.

The density of population varies in single communities between 27,5 and 7,3 pro km², but on the whole, Läänemaa is comparatively homogeneously inhabited. Figure 1 explains in particular the distribution of population — each dot representing 50 inhabitants according to their fixed place of settlement; Haapsalu and Kärdla are delineated by means of spheres. Dots in dense accumulation are the marks for boroughs and large villages; with regard to the later NW Läänemaa shows off the most striking feature as there compact agglomerated villages are often to be found. The greatest density of population is to be traced along the coastal areas as well as along the rivers.

The total population of Läänemaa has decreased from the year 1881 when the first census according to the different regional parts took place; it has diminished in the interval 1881—1922 from 78 380 to 75 991 inhabitants, i. e. from 100% to 97,0%, and in the interval 1922—1934 from 75 991 to 75 039 inhabitants (95,7%). Hereby only the population in rural areas has decreased whereas the urban population has increased. The changes which have taken place in the density of population during the intervals of the last two censuses (1922—1934) are explained in the corresponding map.

As to the ethnic amount of inhabitants, the Estonian population predominates representing 91,5% of the total population. The more important national minority are the Swedes (5312 inhabitants or 7,1% in 1934). There are in Läänemaa only 4 Swedish communities which are all situated on the coast; in 2 of them the Swedish population is predominating (Riguldi 95,7% and Vormsi 92,2%). The Paslepa (Swedes 44,8%) and the Sotlepa (Swedes 34,8%) communities are mixed areas of Estonians and Swedes. Of other minorities we find in Läänemaa 0,6% Germans and 0,5% Russians out of the total population. Comparing the figures of the censuses of 1881, 1922 resp. 1934, we see that the relative figure of Estonians has risen from 91% to 91,4% resp. 91,5%, of Swedes from 5,3% to 6,8% resp. 7,1%, whereas the German balance has decreased from 2,8% to 0,9 % resp. 0,6%, and the Russian from 0,9% to 0,6% resp. 0,5%. Besides there must be mentioned that the Swedes in Läänemaa as to 'age composition' are the „youngest“ nationality

having the highest birth-rate and the highest percentage of children. The Germans, on the other hand, have the much larger percentage of the later age-groups, and the increasing preponderance of older people tends to augment the risk of death.

Types of Rural Settlement.

The general lines of the distribution of settlements are clearly to be seen on the map of distribution of population (1. Fig.), as the spreading of settlements is directly dependent on that of the population. Town-settlements are represented by the towns of Haapsalu and Kärdla with about ten small boroughs whose population amounts to 12% of the sum total of the inhabitants of the continental part of Läänemaa.

In dependence upon the kind of surface, two different kinds of settlements have got the preference in Läänemaa: settlements situated on elevations, and those situated along the banks of the rivers. In the first case the fields are mostly laid out on hillocks, the lower parts between them having been left for pastures and meadows. For fields and settlements, chiefly moraine-elevations have been utilized; the sandy oases and rosed shore-ramparts are not cultivated at all on account of the scanty nutritive value of their surface, and are chiefly covered with woods. This kind of settling is applied throughout Läänemaa with the exception of the Kasari-Vigala level ground district where settlements along the rivers are occurring. The latter have sprung up just under the influence of the surface. On these enlarged level plains the conditions of drainage — owing to the flowing off of water — are so bad that the fields can only be laid out along the rivers and quite close to them, although the nutritive value of the soil is good everywhere. In a distance of 1 km., and sometimes of $\frac{1}{2}$ km. from the river, the high level of subsoil water is preventing the cultivation of the fields, and therefore only along the banks of the rivers constant lines of fields are stretching. Thanks to the rectilinear regulation of the rivers in the last ten years achieved by the drainage-work of the water-associations, the field-stretches along the rivers have speedily got enlarged, and also everywhere in the higher situated districts new fields with pretty buildings of the new established farmers are spreading on the sandy-loamy soils of those plains which are situated between the elevations.

In the elevation-settlement-districts some definite rules are to be observed in the distribution of village-types, some rules by means of which we may divide this domain according to the settlements into 3 districts, and the whole of Läänemaa into 4. These districts are the following:

A. The Elevation-Settlement Districts. 1. The district of the agglomerated villages of western Läänemaa. The chief characteristic of this district are the compact agglomerated villages of 30—50 farmsteads and branched — off country — streets. Among these villages there are to be found some dispersed settlements, the so-called "scattered villages", and some highway villages or „villages in a row". In the middle of the compact agglomerated village, at the crossingpoint of the most important streets, a large common is situated; in larger villages there are several such commons. In the beginning there were, as a rule, only a few of those joined farmsteads, but in the course of time, on account of dividing of farms, new farmsteads were added, and we can often notice that in those villages where the farmsteads are closely touching, there was no room for a garden on the domestic site, and the village common had to be utilized for this purpose. As to the style of dwelling-houses the settlements of the Swedes differ from those of the Estonians in that respect that the dwelling-houses of the Swedes stand apart from the annexed buildings whereas the Estonian dwelling-houses are erected under one and the same roof with the granary and the barn (with the exception of those built later on). In the mixed districts, where Estonians are living together with Swedes, as in Naarootsi and Sutlepa, either nations

have remained true to their own dwelling-house types, and so we find in the mixed villages dispersed Estonian and Swedish types of houses. The south-east frontier of the distribution of the Swedish dwelling types coincides with the spreading line of the Swedes on the continental part of Läänemaa.

2. The district of the scattered villages in the NE of Läänemaa. This district includes northern Läänemaa to east from the former district and to north from the row-settlements along the Kasari-Vigala rivers. The predominant village-type is the dispersed settlement, the so-called "scattered village", sometimes with one or two small compact (agglomerated) nuclei. Among them one finds — owing to the influence of the surface — some row-villages and some two-row-villages. In the latter type two rows of houses face each other along the road; the fields belonging to each owner extend back from his house at right angles to the road. The single compact agglomerated villages which are found in this district, are more or less condensed nuclei of scattered villages, as they do not possess a diverging street-net, a feature which is usually to be observed in the northern district.

3. The district of the scattered and row-villages in South-Läänemaa. Among the predominating scattered villages one often finds also row-villages. Compact agglomerated villages there are in this district only a few.

B. Settlement-district along the Rivers. 4. The district of row-villages in the Kasari-Vigala area. As mentioned above, in this district the fields are spread in long stretches on both banks of the rivers, and thus also the farmsteads are situated along the rivers, or only in a little distance from them forming, with respect to the broadness of the field-stretches, either dispersed or compact row-villages. At those places where thanks to the joining of tributaries the domain for cultivating the fields has become rather large, there may also arise villages composed of one street, the so-called "highway-villages", and compact agglomerated villages.

In the last 10 years, everywhere between the old villages, on the former estate-fields, have been set out new farmsteads of the new-established farmers. Those farms are without exception situated dispersed on the fields, thus forming large dispersed settlements also in the district of the compact agglomerated villages.

Besides the villages, among the country-settlements are to be noticed large complexes of buildings — the former estates. Those complexes consist of about 10 and often more than 10 large single buildings, the former manor-house among them being the largest. The latter, as a rule, is a two-storied stone-building; there are also to be found larger manor-houses bearing the name of castles.

But doubtless, as to single buildings in the country-settlements, the churches are the most conspicuous, and among them the Lutheran churches erected in the Gothic style with their prominent tall spires which are to be seen from a distance of some kilometers already.

Among the single buildings are still worth to be mentioned — light-houses, community-halls, and, especially in the districts of the western shore some typical windmills. The latter, several together in a complex, are a characteristic feature of the villages on the coast and are situated either on the border of a compact agglomerated village, or are standing alone on an elevated hillock.

The town-settlements — towns, large and small boroughs — differ from country-settlements first of all as to the greater density of their buildings. Especially in the last decades a greater expansion of town-settlements was to be noticed. They had either originated in the neighbourhood of churches, or near the most important traffic-lines.

Communication.

Läänemaa is situated not far from the great traffic-center of Tallinn, and therefore its principal traderoutes (its highroads as well as its railway- and water-lines) are forming part of the Tallinn traffic. Another part of these routes serves as connection from Tallinn to Läänemaa, and still another as connecting link between Tallinn and the farther ends of the Saare and Pärnu provinces.

The most important traffic-center of Läänemaa is Haapsalu. Here the railway and the highroad from Tallinn are terminating, and II class highroads to the SE and SW are starting, as well as different shiplines.

On the continental part of Läänemaa and in the neighbouring districts great obstacles for traffic have arisen from large swampy areas especially in the north of the Tallinn-Haapsalu railwaylines up to the shore, and in the south along the whole frontier of the Pärnumaa. The connection is only maintained by some larger highroads which have been laid out on the few existing ground elevations.

Of I class highroads there are in Läänemaa four with a length of 177.8 km or for each 100 km² = 3.72 km. They are most important for the long-distance traffic. The II class highroads in Läänemaa are 746.5 km long or each 100 km² = 15.6 km.; the III class highroads are of a length of 868.9 km. or each 100 km² = 18.2 km; the private roads comprise 472.7 km; all classes taken together 2 265.9 km. or 47.4 km. for each 100 km².

Planned and gravelled highroads are prevailing in Läänemaa.

The traffic quantity of the highroads is explained in the cartogram of the 6. fig. which has been worked out according to observations on traffic in the summer of 1935 (7., 8. VII) and in the autumn of the same year (4.—7. X). On this cartogram the quantity is designated in tons whereby one has taken into consideration the special influence of the special means of traffic conveyances on the road-surface.

It is clearly to be seen on the cartogram that the I class highroad of Tallinn-Pärnu with 145—366 tons has the greatest traffic quantity; the second most important highroad is the I class highroad Risti-Virtsu though having already 30% less density of traffic; on the other hand the I class highroad of Tallinn-Haapsalu has only half the traffic quantity of the former. These three highroads are not only important for the long-distance traffic, but as the cartogram shows, they may be even more important for the satisfactory accomplishment of the local traffic.

From the 13 autobus-lines in Läänemaa eight were in action during the whole year, four lines only in summer, and one line only in winter. The more important long-distance lines are employed only in summer including the traffic of the holiday-trippers for the sake of a faster connection with Tallinn. The autobus-lines which are in action the whole year round, have to satisfy the traffic of the remotest country-districts which are far removed from a railway-line.

A comparison of the data of the last 7 years shows that the figure of autobus-travellers has greatly risen and without exception on all lines.

Important means of conveyance in Läänemaa are the bicycles the number of which amounted to 9 398 in 1935, or 13.6 on 100 inhabitants. According to statistics the figure of bicycles is highest in Läänemaa. After this province, as to the number of bicycles, the Saare- and the Harju-provinces are following.

Motor-conveyances in comparison with other districts are relatively few in Läänemaa: 46 motor-cars in 1936 (of those 13 in Haapsalu), 48 (11) lorries, 50 (11) motor-cycles.

Horse-post-stations do not exist in Läänemaa any more.

There are 2 railway-lines in Läänemaa: the Tallinn-Haapsalu broad-gauge line and the Rapla-Virtsu narrow-gauge line. Both are built in

order to facilitate the connection with Tallinn; the former is built in 1904, the latter was opened for traffic on the 1. XII 1931. Their total length inside the frontiers of Läänemaa is 125 (51 + 74) km., or each 100 km² = 2.6 km. Owing to the laying out of the Rapla-Virtsu railway those large districts in Läänemaa which were removed from a railway-line for some 10 km., have now vanished.

The number of tickets sold at the stations of the both railways of Läänemaa amounted to 105 500 in the course of the year 1935/36, — on the Tallinn-Haapsalu line 63 500 and on the Rapla-Virtsu line 42 000 tickets. The total number of travellers on both railway-lines together has remained about the same during the last ten years.

As Läänemaa is situated on the western coast which is richly endowed with islands and small bays, the waterways play an important part in the traffic of this district. Besides the eight ship-lines that are maintaining the communication within the frontier of Läänemaa or are touching its borders, the direct lines of communication between the islands and the continental part of Läänemaa are most important. From the seven larger harbours in Läänemaa the most significant for the conveyance of travellers is that of Haapsalu (22 000 travellers in 1935) and Virtsu (with 18 500 travellers in the same year). They are followed by Heltermaa (13 500 tr.), Rohuküla (13 200 tr.) and Kärkla (4 500 tr.). Observing the development of the conveyance of travellers through single harbours, the important rise of the harbour of Virtsu is most striking in the course of the last 10 years (3 400 travellers in 1925, and 18 500 tr. in 1935). As a reason for it some fundamental changes in the connection with Saaremaa have to be taken into account. While in former years the connection with Saaremaa was mostly upheld by means of the Rohuküla-Kuivastu-Kuresaare-line, in the last time the whole traffic to Saaremaa — on account of the Rapla-Virtsu railway and the Tallinn-Virtsu autobus-line — goes through Virtsu-Kuivastu which way of communication is much more convenient than the above mentioned.

Through Kärkla chiefly the connection with Tallinn is maintained whereas in Haapsalu the lines from Wormsi and Noarootsi are meeting. At the same time, among the harbours of Läänemaa Haapsalu is the most important connector with foreign countries. Every year 20—30 ships from abroad are visiting Haapsalu.

A traffic on inland waterways is almost entirely missing in Läänemaa with the exception of the surroundings of the rivers of Vigala where milk is being transported on boats to the dairies, and also other small business is accomplished in this way.

Comparing the different ways of communication as to their importance for the general traffic, we come to the conclusion that the most important ways of communication in Läänemaa are the railways which have been conveying about 55% of the total sum of travellers in the year 1935; in the second place stand the ship-lines with about 35%; whereas autobuses are engaged in the traffic with but 10%. The chief importance of the ship-lines consists in their connecting the continent with the islands; on the other hand, the autobus-traffic serves for the greater part to complete the railway traffic. On the autobus-lines which run in a parallel line with the railway, as the Tallinn-Pärnu and the Tallinn-Haapsalu lines, the number of autobus-travellers does not rise above 5% from that of the railway. But it must be mentioned that every year the autobus-lines are gaining more importance, and the number of autobus-travellers is increasing quickly, whereas the conveyance of travellers by railway has remained about the same. The traffic between the islands and the continental part of Läänemaa has obviously become more lively in the course of the last 10 years, which fact certainly proves to be advantageous for the ship-lines.

List of Illustrations.

1. Fig. Distribution of the population of Läänemaa. Each dot designates 50 people, the red dots denoting Swedes.
2. Fig. Changes in the distribution of population in Läänemaa (1922—1934).
 1. Increase of the country-population 0.0—6.2%. — 2. Emigration 0.0—5.5%. — 3. Emigration 5.5—20%. — 4. Increase by 500 inhabitants of town-population. — 5. Increase by 100 inhabitants. — 6. Decrease by 100 inhabitants.
3. Fig. The compact agglomerated village of Osmussaare with windmills.
4. Fig. The Helmküla row-village in the Varbla parish.
5. Fig. The Kasari bridge on the Risti-Virtsu highroad.
6. Fig. The traffic quantity of the Läänemaa highroads.



i
A-772