

427930

Kaupade vedu Eesti riikideel  
seses linustikude keskuste kaubav-  
andusliku tegevuse ja iseloomuga  
1935/1936 a.

Auhinnatöö  
427930



E. V.  
Tartu Ülikooli  
MAJANDUSTEADUSKOND.

2. " nov. 1939. a.

N<sup>o</sup> 328.

Tartu.

KAUPADE VEDU EESTI RAUDTEEDEL SEOSES LINLIKKUDE

KESKUSTE KAUBANDUSLIKU TEGEVUSE

JA ISELOOMUGA

1935/36 a.

1. Det. 1939. a kolmanda auhinna väärtiseks  
tunnustatud.

Autor: Alfred Meltsar.

F. Asmus.  
kants. am.

Märkusena "Raudne"  
juude.

1939 a. Tartus.

KAUPADE VEDU EESTI RAUDTEEDEL SEoses LINLIKKUDE KESKUSTE

KAUBANDUSLIKU TEGEVUSE JA ISELOOMUGA /1935/36 e.aastal/.

K a v a .

=====

A. S i s s e j u h a t u s .

Kaubandusest ja raudtee osatähtsusest. kaubanduses. *lk. 1-4*

B. S i s u .

I. Thüneni isoleeritud riik.

- 1. Linn ja maa Thüneni isoleeritud riigis *(Isolatsioonirajoonid) lk. 5-8*
- 2. Majandusvõtted Thüneni isoleeritud riigis. *lk. 9-12*
- 3. Asupaiga õpetuse algeid Thüneni isoleeritud riigis. *lk. 12-17*
- 4. Isoleeritud riigi asetus tõelikkusesse ja tema osatähtsus *lk. 17-20* tänapäeva majandusgeograafias.

II. Tagamaa ja minemirajoonid. *lk. 21*

- 1. Linliku tagamaa teoreetilisi vaatlusi.
  - a/ Tagamaa mõiste ja iseloomustus.
  - b/ Linna ja tagamaa vahelisest suhtlemisest.
- 2. Üldisi põhimõtteid minemi- ja minemirajoonide kohta.
  - a/ Minemi mõiste ja minemirajooni määritlevaid tegureid.
- 3. Eesti linnade tagamaadest.
  - a/ Lähistagamaade resp. turupiirkondade jaotus /E.Kant'i järgi/.
  - b/ Linlike keskuste tagamaade põllumajanduslik iseloom ja suurus.
  - c/ Tagamaade iseloomustus talundite ja üldise rahvaarvu järgi.
  - d/ Kaubanduskäitiste levikust linnalistel tagamaadel.
- 4. Asulate võrgu kujunemine Eestis.
  - a/ Asulate võrgu kujunemise põhimõtteid.
  - b/ Eestimaa kesksed peasüsteemid /E.Kant'i järgi/.
  - c/ Tallinna peasüsteem. aa/ Tagamaa ja vasallasulad: abi ja kõrvalkeskused/.
  - d/ Tartu peasüsteem. aa/Tagamaa ja vasallasulad: abi ja kõrvalkeskused/.
- 5. Majanduskäitiste asupaiga probleemist.
  - a/ Kaubandus- ja tööstuskäitiste asupaiga probleemist.
  - b/ Kaubanduskäitiste tekkeprintsipi ja mõjustavaid faktoreid.

III. Eesti raudteede kaupade veo arengust.

- 1. Eesti raudteevõrgust ja selle levikust.
  - a/ Raudteede organiseerimise põhimõtteid.
  - b/ Eesti raudteede kujunemine kuni käesolevani /ühenduses tariifi poliitikaga/.

2. Ülevaade Eesti raudteede kauba veost /1919-1938/.
  - a/ Kaubaveo areng Eesti iseseisvuse ajast kuni tänapäevani.
  - b/ Kaubavedu 1935/36 e/a. /Veokauguse astmete ja kuude järgi/.

IV. Linlikesse keskusisse raudteil saabuvate kaupade tulemi piirkondi.

1. Linlikesse keskusisse saabuvate kaupade järjestamine koguse järgi.
2. Põlevkivi ja selle saadused.
  - a/ Põlevkivi.
  - b/ Põlevkiviõli ja selle saadused.
3. Metsamaterjalide tarbimisepiirkonnad.
  - a/ Propsid, männi- ja kuusepakud /kuni 2,5 m./.
  - b/ Põletispuit.
  - c/ Kase-, haava-, saare- ja leppapakud.
  - d/ Lauad, liiprid ja plangud.
  - e/ Männi-, kuuse- palgid ja pakud. /üle 2,5 m./.
  - f/ Muud puukaubad.
- 3a. Ehitustoorained.
4. Rukis.
5. Elusloomad ja linnud.
6. Elussead ja peekon.
7. Turvas.
8. Kartul.
9. Keemiaained.
10. Või.
11. Nisu.
12. Piim.
13. Aknaklaas ja klaasasjad.
14. Tekstiiltoorained.
15. Lina.
16. Liha igal kujul.
17. Kaer ja oder.
18. Puuvili ja majad.
19. Munad.
20. Aia- ja juurvili.
21. Toored nahad.
22. Heinad ja õled.

V. Linlikest keskusist raudteel saadetavate kaupade minevi piirkondi.

1. Linlikest keskusist saadetavate kaupade järjestamine koguse järgi.
2. Puutööstuse, peamiselt paberi- ja puumassitööstuse tooteid.
  - a/ Puitmass, kuiv ja märg tselluloos.
  - b/ Paber ja papp.
  - c/ Vineer.
3. Väetisained.
4. Telliskivid.
5. Tsement.
6. Kivisüsi ja koks.
7. Nafta ja naftasaadusi.
8. Sool.
9. Metalltööstustarbed.
  - a/ Metallid latis ja kangis ning vana raud.
  - b/ Mitmesugused masinad, autod ja mootorrattad.
  - d/ Põllutööriistad, masinad ja traktorid.

10. Jõutoit.  
11. Suhkur.  
12. Toit- ja maitseained.  
a/ Piiritus.  
b/ Õlu.  
c/ Kartulijahu ja tärklis.  
d/ Jahvatatud vili.  
e/ Püül.  
f/ Muud toit- ja maitseained.  
13. Kalad.  
14. Koetisained ja riidekaup.  
15. Kips.  
16. Parknahad ja nahkkaubad.  
17. Lina ja muud seemned.  
a/ Linaseemned.  
b/ Muud seemned, humalad ja taimed.  
18. Muud eelpool nimetatata kaubad.

VI. Tähtsamate Eesti raudteejaamade käibe intensiivsus.

1. Kaupade käibe intensiivsus raudteejaamades.  
kogu käibe järgi /vt. kaardid nr. 28, 29. 30./.
2. Tähtsamates jaamades maha- ja peale laaditud kaupade käivete käsitletu. /Kaart nr. 31/.
3. Kõrg- ja Madal-Eesti erinev kaubanduslik iseloom.

VII. Lõppsõna.

VIII. Kirjandus.

IX. Kaartide nimistu.

## A. S i s s e j u h a t u s .

Kaubandusest ja raudtee osatähtsusest kaubanduses.

Kaubanduse tekitajaiks ja kandjaiks on inimesed, kellel on tarvidusi teatavateks hüvisteks ja kellel on ka võimalusi neid tarvidusi rahuldada. Kui jagada need inimesed gruppidesse nende asukohtade järele /näit. linn/, siis võime öelda, et nende inimgruppide kogusumma ja nende võimelisus varustuda eelmainitud tarvetega, moodustavad turu ostujõu; see igapäevane ostujõud on selle turu inimeste kauakehtinud traditsioonide, kommete ja iseloomu tulemus. Kaubanduse otseseks ülesandeks nii siis on: olla võimaldajaks ja vahendajaks tarbijaskonnale tema tarviduste rahuldamisel.

Nagu teame ei rahulda tänapäeva inimese komplitseeritud tarbeid ühe majandi piires toodetud varad.

Ürgajal, kus inimese nõuded olid väga primitiivsed ja seisid peamiselt elu alalhoius, leidsid nad täielikku rahuldamist ühe majandi piires. Kuid tänapäeval, kus käsikäes tsivilisatsiooni arenguga on inimesel peale algelisemate tarvete rahuldamise tekkinud ka nõuded mitmesuguste kõrgemate ja kultuursemate hüviste järgi, on kõiki neid maapõue ja areaalseid varu, mida nüüdiaja kultuurinimene vajab võimatu produtseerida isegi riigi piirides. On ju üldtuntud fakt, et teatavas maas saab toota ainult selliseid varu, millede valmistamiseks on olemas vastavad toorained. Riigi piires leiduvad toorained osutuvadki nagu mingisuguseiks suunanäitajaiks, milledest oleneb inimeste majanduslik ja kaubanduslik tegevus, andes

nõnda erinevates kliimavöötmetes asuvate riikide majanduselule hoopis lahkumineva ilme. Geograafilised ja looduslikud tegurid moodustavad nagu mingisuguse kirjutamata seaduse, mis sunnib teataval maal tootma ainult teatavaid artikleid ja mis mõjustavad, et erisugustes kliimavöötmetes, aga ka erinevate maaretega riigid astuksid üksteisega kaubanduslikku läbikäimisse. Kaubandus osutub siin selleks teguriks, mis suunab kaubavedu tarbijaskonna järele, s.o. mängib vahendaja osa. Vahendamine võib teostuda mitmelaadiliselt: otseselt, kaudselt, vahetult või astmeliselt. 1/ Alalised elanikkonnad, varustades astmeliselt tarvetega, loovad seega kaubanduse kaudu liiklemisvoolu. Kõikide turgude müügi- ja väikemüügikohtade jaotus on tihedasti seotud liiklemisvooluga, seega nagu näeme kogu kaubandus sõltub liiklusest 2/. Liikluse, seega ka kogu kaubanduse tõhusus oleneb tema käsutuses olevaist liiklusabinõudest. d

Liiklusabinõudest, millistega transporteeritakse kaupu tootjalt tarbijateni tuleb meil kaheldamatult tõsta esile raudteed kui ühte tõhusamat abinõud kaubandusliku liikluse korraldamiseks.

Raudtee kaubavedu põhineb nähtelega, et majanduslikud varad ei jagune ühtlaselt riigi piires, vaid et nad esinevad lokaliseeritult ja differentseerunult. SUured rikkused peituvad tihti väikesel 2 - 20 km<sup>2</sup>-lisel maa-alal, andes sellele kõrge majandusliku väärtuse, kuna säälsamas ümberringi on tuhandeid km<sup>2</sup> majanduslikult täiesti väärtusetu maad. Arealproduktioon on seotud samuti teatavate maa-

---

1/ D.Sanderson, Rural, Social and Economic Areas in Central New-York Ithaca N.York. 1934. lk 9.

2/ Paver and Mac Clintock, Traffic and Trade, N.York a.London, 1935. lk lk 39 ja 49.

aladega, sest ta esitab mitmesuguseid nõudeid kliimaatiliste, maapinnaliste j.t. looduslike tingimuste kohta.

Majanduselus avaldub raudteede mõju kaubahindade reguleerimises, töötasude ühtlustamises ja säärraste kaupade levikus, milliste transporteerimine oli varemini võimalik vaid lühemal kaugusel.

Käesoleval ajal on ka madala väärtusega kaupade, eriti tööstuses tarvitataivate toorainete vedu muutunud võimalikuks suurtele kaugustele. Raudteede tõttu avanesid põllumajanduse saadustele, samuti metsamaterjalidele kaugemad turud ja võimaldus ka toiduainete ühtlane jaotus riikide piires, asuvate linnade ja maa vahel. Kõik see aga põhjustab ja soodustab majanduslikku tõusu. - Raudteed on andnud suure tõuke ka rahvahariduse tõstmisele ning kunsti ja teaduste arenemisele, raamatute, ajalehtede, postisaadetiste kiire edasitoimetamise ja rahvastevahelise liikluse kaudu. Tehniliste teaduste kiire areng aga võimaldas raudteele ja tema mõjul tekkinud tööstustele majanduslikku tõusu. Raudteed mõjustavad elustavalt ja sügavat pööret tekitavalt kõiki rahvaste eluavalduste alasid, pakkudes võimalust kiireks ja odavaks sõiduks, toimetades massilisi vedusid odavalt, regulaarselt ja tähtajaliselt. Soodustades kiiret massilist jõudude koondamist ja ümberpaigutamist ning nende varustamist, omavad raudteed <sup>ka</sup> riigikaitstes väga suure tähtsuse. Raudteed ehitatakse riigi või selle osa piires asuva rahva majanduelu tarviduste rahuldamiseks, seetõttu antakse neile oludekohane kasulikum siht. Nad peavad soodustama rahvamajanduse eriharude - põllumajanduse, tööstuse, kaubanduse j.t. - kooskõlalist arengut ja kooskõlastama oma tegevuse teiste avalike käitistega /näiteks posti, telegraafiga j.t./, et kogu

raudteendus oleks kavakindel, tehniliselt otstarbekas, täiuslik ja täpne.

Liiklusvahendite - eriti raudteede - käepärasus avaldab väga suurt mõju rahva majanduslikule elule, mille mõju omakorda suureneb koos liiklemisteede ja vahenite arenguga. - Raudteed aitavad kergesti ületada mingisuguse maa toorainetevaesust, suurendades rahvaste majanduslikku läbikäimist. Riiklikult korraldatud rahva majanduselu on selline, mis väljendub selles, et üksikisiku majandus on tihedalt seotud liiklusvahenditega, era- ja riigi õigusnormega ja iseseisva majanduse juhtimisega sotsiaalses ühiskonnas.

Ma poolt p'stitatud probleem on alles tänapäeval teoreetiliselt

põhjendamisel ja lahendamisel. Tänuks 1913. aasta teadlaste poolt

ilmseliseks muutunud teooriatele. Tänuks on loodud tänapäevane, te

on annud mille tõestada, mis väljendub selles riigi majandus ja

konstruktiivselt põhjalikult uuritud. Alles teadlaste poolt

se suurest, mille on lood, et riigi majandus ja

deklaratsioon ja põhjalik uurimine on teadlaste poolt

deklaratsioonid ning paljud teadlaste poolt

deklaratsioonid ning paljud teadlaste poolt

deklaratsioonid ning paljud teadlaste poolt

deklaratsioonid ning paljud teadlaste poolt

deklaratsioonid ning paljud teadlaste poolt

J.H.v. Thünen, Der isolierte Staat I. I. Aufl., Leipzig 1826.

2. väljaanne: J.H.v. Thünen, Der isolierte Staat I-III ed. Leipzig.

von A. Schumacher-Zarchuk, Leipzig-Jena 1877.

1821.a. ilmus uus trükk I ja II Bd. VERLAG FISCHER, Jena.

B. S i s u.

I Thüneni "Isoleeritud riik."

1. Linn ja maa Thüneni isoleeritud riigis.

Asudes vaatlema linna ja maa vahelist kaubanduslikku suhtlemist ei saa me mööduda käsitlemata J.H.v.Thüneni 1/ teost "Isoleeritud riik", mis on üks selle ala põhjapanevaid teoseid. Thüneni töö on ka veel tänapäevalgi tähelepanu keskpunktiks, veel enam - osa tema poolt püstitatud probleeme on alles tänapäeval teoreetiliselt põhjendamisel ja lahendamisel. Thüneni tööd retsipeeritakse majandusteadlaste poolt üha suuremal määral ja võetakse lähtekohaks väga erilistel uurimustel läbiviimiseks. Thünen on loonud tööhüpoteesi, ta on annud meile töömeetodi, mis võimaldab meile kõigi majandus ja ühiskonnabrobleemide põhjaliku uurimise. Olles teadlik oma loodud ehituse suurusest, mainib ta ise, et kõigi püstitatud probleemide lahendamine ja põhjalik uurimine ei saa olla ainult ühe isiku töö ülesandeks vaid nõuab paljude generatsioonide tööd.

Linn ja maa Thüneni isoleeritud riigis on üks neid probleeme mille suured sihid ja äärjooned Thünen on geniaalselt esitanud. Ehkki ta on teinud seda vaid kõrvalvihjetena peaprobleemide kõrval, on

1/ J.H.v.Thünen, Der Isolierte Staat I. 1. Aufl. Rostock 1826.

2. väljaanne: J.H.v. Thünen: Der Isolierte Staat I-III Bd.hersg. von A.Schumacher-Zarchlik 3.Aufl.Jena 1875.

1921.a. ilmus uus trükk: I ja II Bd. VERLAG FISCHER, Jena.

ta siiski kaasaegsele majandusgeograafiale andnud suuri eesmärke ja aluseid linna ja maa vaheliste ruumiliste ja majandusliste nähete uurimiseks<sup>l</sup>. Eelduseks linna ja maa vaatlusele Thüneni isoleeritud riigis on metoodiliste aluste tundmine, millele Thünen oma probleemi püstitab 1/.

Thüneni isoleeritud riik on geograafiline abstraktsiooni vorm, kus on vaatlusobjektiks mingi maakera osa, kusjuures täpsem geograafiline asumimõiste on välja lülitatud ruumilise differentseerimise läbiviimisega, mis esineb riigi keskse linna ja teda ümbritseva maa vastandlikkuses 2/. Mainitud abstraktsioonis vastandab Thünen kõigist maakeral esinevaist nähtusist kolm: majandava inimese ja pinnasest jõudlustatud hüvised majanduslikkude kategooriate näol ning neist väljaspoolseisva ruumi, lastes neid<sup>kõiki</sup> vastastikku ristelda ja üksteist mõjutada.

Linna ja maa probleem pole küll Thüneni isoleeritud riigis keskse tähtsusega, kuid põhimikurendi õpetuse uurimise kõrval kulgeb see siiski punase joonena läbi töö esimese osa.

Tahtes uurida linna, kui tsentraalse asula ja maa, kui linna varustava tagamaa suhteid, on Thünen ka seda probleemi katsunud oma suurepärase metoodilise aparadi abil lahendada nii, et ta geograafilise ja ühtlasi isoleeriva abstraktsiooni abil on kõrvaldanud need väga mitmekülgsed erinevalt häirivad potentsid, mis linna ja maa vahel valitsevad, ning tihti mitteolulise esikohale tõstavad, varjates ürgseid põhjuseid ja mõjusid.

---

1/ ibid, lk 14 /II trüki eessõna/.

2/ P.H.Schmidt, Die Klassischen Vorläufer einer wissenschaftlichen Wirtschaftsgeographie, Die Handelshochschule St.Gallen 1899-1924. St.Gallen 1924 lk 48.

### 5. Isoleeritud riigi kujundamine.

Oma isoleeriva ja abstraktse meetodi rakendamise juures, millega ta alustas oma uurimist, kus ta käsitas peale arvukate teiste majanduselu-nähetega linna ja maa vahelisi suhteid - Thünen kujundaski oma isoleeritud riigi.

Isoleeritud riik asub maakera paraskliimavöötmes. Ta on ca 50 miililise raadiusega rõngasriik <sup>1/</sup> mis on täiesti tasane ja ühesuguse pinnase kvaliteediga, nii et pinnas annab ühtlase maaviljuse ~~juures~~ kogu isoleeritud riigi ulatuses - ka seal kus ta veel viljuse alla pole võetud, - võrdset tooki.

Selle rõngasriigi keskel asub riigi ainuke linn, kuhu ei kulge ükski laevatav jõgi ega kanal. See keskne linn varustab kogu maad tsentraalsete hüvistega, kuna ta ise kogu oma tarvitused katab maalt toodud areaaltoodanguga <sup>2/</sup>. Nendest Eeldiseist järgneb, et linn kogu maa jaoks peab tööstustooteid valmistama. Teiselt poolt on linn aga peale põllupidajate eneste ainuke konsument maal toodetud viljale, lihale, põletus- ja tarbepuule ja teistele agraartoodetele. See tähendab ühtlasi seda, et linnas maksetav hind agraartoodete eest on vahenditult kehtiv kogu maal, Edasi eeldatakse, et talundid on kõik ühesuurused ja et nad kõik " võrdsete tagajärgedega majandatakse", kuna nad pinnaselt, nagu nägime, <sup>on</sup> võrdse kvaliteediga ~~on~~. <sup>3/</sup> Kus maaka-

---

<sup>1/</sup> J.H.v.Thünen, Isolierte Staat I. op.cit. lk. 387.

<sup>2/</sup> ibid lk 126,171,219.

<sup>3/</sup> ibid lk 11?

sutus lõpeb, seal laiub isoleeritud riigi äärel viljelematu sääsmasitu, mis isoleerib teda täielikult muust maailmast <sup>1/</sup>. Mäe- ja soolakaevandused asuvad tsentrallinna kõige lähemas naabruses, moodustades koos ühe suure keske lokaalproduktiivse terviku.

Teised eeldused oleksid veel: kõik veostamine ja transport peab toimuma vankritega, sealjuures võrdse tihedusega radiaalse teedevõrgu juures ühetüüpiliste liikumisvahenditega. Isoleeritud riigi rahvastik on ~~kõik~~ võrdse haridustasemega ja ühesuguste veostamistavadega. <sup>2/</sup>

Ülejäänud osas sarnanevad isoleeritud riigi olud täielikult tõelikkusega. N~~at~~. on siin niihästi linnas kui maal tavaline elanikkonna kahestumine rikasteks ja vaesteks <sup>3/</sup>.

Seega oli loodud ühtlane ruumiline taust, kus oli kerge erinevaid majanduslikke nähteid ristelda lasta ja nende ruumilist levikut fikseerida.

Kuid oleks väärarusaamine, kui arvatakse, et isoleeritud riigi abstraktsioon on ainulaadne Thüneni klassilises töös. Mitmekülgse teadlasena uurib Thünen ka kõigi teiste isoleeritud riigist ekskluseeritud potentside mõju: nagu erinevate maaliikide, kliimategurite, veeteede ja kunstlike teede ja nendega tootmis- ja tarbimiskohade mõju.

Kuna isoleeritud riigis linn on ainuke agraartoodete turg, siis normeerib agraartoodete hind linna ~~s~~ hinda kogu maal. Nendel ~~z~~eldistel määratakse agraartoodangu laad ja paiksus 2 teguriga ~~l~~bi: 1. toodete hinnaga ~~l~~bi tarbimiskohal ja 2. transportkuludega ~~l~~bi linna. Seega on

---

1/ ibid lk 262.

2/ ibid lk 19.

3/ ibid lk 320 ja 335.

agraartoodangu hind transportkulude võrra maal väiksem kui linnas. Ku-  
na transportkulud linnast kaugenedes võrdeliselt suurenevad, siis  
langevad samal ajal agraartoodete hinnad üha enam, mida kaugemale  
linnast läheme 1/ .

## 2. Majandusvõõtmel Thüneni isoleeritud riigis.

Turuhind ühelt poolt ja transportkulud teisalt - need kaks tegu-  
rit ühendatult kirjutavad <sup>ette</sup> põllumehele ~~ette~~, kes optimaalset kasu taot-  
leb, millist toodet ta viljelema peab ja millise intensiivsusega ta  
viljelust ökonoomselt võib üritada. Vastavalt sellele kujunevad tsent-  
raalse linna ümber reeglijärgsed, kontsentrilised ringid, kus aset-  
leib astmiti üleminek intensiivsetelt majandusvormidelt ekstensiivse-  
tele. Transportkulud on aga omakorda resultaatmõiste, sisaldades pea-  
le raskuse veel transporti soodustavaid mihuslikke ja kvantitatiivseid  
omadusi /mihuslikud: hüviste suurem või vähem talletusvõime ja erinev  
rikkiminekuu; kvantitatiivselt - suurem või vähem säilitamine -  
~~sp~~errigkeid/. Üksikute toodete juures nagu teravili toimub üleminek  
intensiivsemalt majandussüsteemilt ekstensiivsemale pidevas reas. Eri-  
nevate toodete juures erineva siirduvusega /Transportfähigkeit/ käibe  
See siirduvuseaste püüab seda intentsiteedirida, ~~aga~~ läbimurda ja nihi-  
tada ekstensiivsemad majandusharud /näit. metsamajandus/ linnale li-  
gemale?/Seega on meil tegemist ~~pieti~~ kahe <sup>g</sup>use intensiteediga: üksik-

---

1/ ibid lk 45.

2/ ibid lk 387.

toodetel on see täiesti võrdalanev, kuna eritoodete juures korrapä-ratu.

Nii kujunevadki tsentraalse linna ümber kontsentrilised ringid mida ~~ta~~ nende intensiteedi alanevas astenduses põgusalt iseloomustab:

1. Vööde: Vabamajandus. Sõnnik ostetakse linnast, loomasööt puudub täiesti. Siin ei tarvitse rõhku panna viljuse vaheldusele, et maad mitte kurnata. Kasvatatakse eriti paremaid aiaviljasaadusi /her-neid, salatit, kartuleid, kapsaid, ka põlluhäina jne./ Ka piimatooda-dang kuulub esimesse ringi, kuna piim pikemat transporti ei talu.

Et pinnast maksimaalselt kasutada on läbi viidud laudas söötmine. Põllumajanduslik käitis sarnaneb siin väga töönduslikule käitisele. Esimese ringi piir asub seal, kus odavam tuleb sõnnikut linnast ostmise asemel oma talundist saada <sup>1</sup>/.

#### 2.vööde. Metsamajandus.

See vööde varustab linna tarbe-,ehitus- ja põletuspuuga. Th. Eristab selles vöötmes veel omakorda eriintensiivsusega vöötmeid! Linnale ligemas veerus kasvatatakse kiirestikasvavaid puid, mis põ-letispuuna kvaliteedilt küll nõrgem, mida aga korvab aastane suurem toodang; vöötme kaugemas osas kasvavad aga kõrgema kvaliteediga puud mis lähevad ehitusmaterjaliks. Selle ringi kõige äärmisest osast saad-aga puidumaterjali transportkulude kalliduse tõttu ainult ümber-töötletuna kasutada.<sup>2</sup>/

3. Teraviljavööde. Siin on tegemist kolme alaringiga, mis

---

<sup>1</sup>/ ibid lk 12.

<sup>2</sup>/ ibid lk 176.

siin tavaliselt järgenas järjestikus esinevad:

3. vööde: viljavaheldusmajandus /Fruchtwechselwirtschaft/ 1/

4. vööde: koplímajandus 2/

5. vööde: Kolmepöllumajandus 3/

Siinjuures neil 3 viljussüsteemil pole absoluutset eelisasendit, vaid ainult relatiivne eeldis olenedes viljahinnast resp. kaugusest linna.

6. vööde on karjakasvatus.

Kui viljahindadele põhinev majandussüsteem 5-da ringiga lõpeb, ei järgne sellest veel, et seal kõigi viljuskultuuride lõpp oleks. Kuna karjandusevöötme tooted /või, munad, juust jne./ võrreldes oma väärtusega madalamate transportkuludega on seotud kui vili, siis võib neid siin veel kasuga viljeleda. 4/

Väljaspool neid ringe elavad üksikud hajutatud jahimehed metsades. Nende sidenevus tsentraalse linnaga on väike: oma väikesed vajadused rahuldavad nad loomanahkade müügist <sup>jääkmaistes /</sup> linnas. See on aga ka <sup>saadava tuluga</sup> viimane mõju, mida keskne linn oma tagamaale avaldab 5/.

Kuna isoleeritud riigis on viljahinna kõrguse määrajaks transportkulud, siis Thünen arvab, et midakaugemale tsentraalsest linnast, seda ekstensiivsem peab olema majandamine ja vastavalt sellele vali-

---

1/ ibid lk 221.

2/ ibid lk 224.

3/ ibid lk 225.

4/ ibid lk 231.

5/ ibid lk 262.

takse ka algelisemad majandamissüsteemid.

### 3. Asupaigaõpetuse alged isoleeritud riigis.

Kuigi asupaigaõpetus alles hiljem on välja kujunenud ja viimistletud käsitluse saanud Alfred Weberi poolt <sup>1/</sup>, leiame asupaigaõpetuse õiget probleemiasetust juba Thüneni isoleeritud riigis. Weber vaid avardas ja arendas välja Thüneni poolt antud põhimõtted. Kui Weber hiljem purgivama uurimise alla võttis eriti tööstuse asupaiga, siis "Isoleeritud riigis" on erilist käsitelu leidnud põllumajanduskäitise asupaiga uurimine. Oieti vaatleb küll Thünen põllumajandusliku toodangu asupaika isoleeritud riigi raamides, kuid on loomulik, et iga teadlikult juhitud põllumajanduskäitis peab end kohandama vastavate ringide põllumajandussüsteemidesse et maksimaalset kasu taotleada.

Majandussüsteemide valikul aga on määrava tähtsusega kaugus tsentraalsest linnast ja kauguse, s.o. ruumilise funktsiooni mõju uurimine põllumajanduskäitistele, selles ongi tahetud näha Is. riigi ühte tähtsamat ülesannet. <sup>2/</sup>

Kuid Thüneni isoleeritud riigis näeme, et siin kauguse kui olulise teguriga kusagil ei arvestata. Seega näib esimesel pilgul tekkivat siin teatav vastolu. Kuid lähemal vaatlusel selgub, et Thünen oma

---

<sup>1/</sup> Alfred Weber, Über die Standort der Industrie I. Kleine Theorie des Standorts. Tübingen 1909.

<sup>2/</sup> R. Passow, op.cit., lk 19.

suurele mõtlemistalendile vaatamata ei saanud asunud liig toereetilis-  
se kaugusmõiste ja tema mõju vahetule vaatlemisele, vaid katsus leida  
ruumilisele komponendile asevahendit temale lähemas ja tuntumas  
uurimisalas. Ruumiliste dimensioonide mõju avaldub väga ilmekalt<sup>t</sup>  
transportkuludes. Transportkulud aga isoleeritud riigis väljendatak-  
se, nagu juba nägime viljahinnas. Kuna aga viljahinnaga oli Thünenil  
kui tegelikul põllumehel kõige kergem opereerida, eriti matemaatilis-  
te avalduste juures, siis on ka arusaadav, miks Thünen ruumilise mõ-  
jusfääri uurimiseks on aseväljendina kasutanud viljahinda. 1/

Selline komponentekorvav uurimismenetlus on rakendatav aga ka  
ainult is. riigis abstraktse vormi juures - tegelikult on viljahinda-  
de määrajaks hoopis teised tegeurid /tootmiskulud, võistlus, jne./.

Kui seega Thünen isoleeritud riigis püstitab probleemi: 2/  
Kuidas peab konsekventse majandamise juures viljahinna muutusega kaas-  
tuma põllumajandussüsteemide ja nende asupaiga muutus, siis tähen-  
dab see ühtlasi järgmist probleemiasetust: kuidas mõjutab erisugune  
kaugus tsentraalsest asulast majandussüsteemide ja põllumajanduskäi-  
tiste asupaika ja selle valikut. Seda kauguse tegelikku mõju põllu-  
majandusele on aga Th. oma töö käitismajanduslikus osas küllalt pur-  
givalt näidanud. 3/

Aga Th. on samuti näidanud ja käsitanud küsimust, kas mitte  
võimalik pole, tema poolt taotletud meetodi abil ka töendusliku

---

1/ ibid lk 36.

2/ ibid II osa, lk 404.

3/ ibid I osa lk 326.

toodangu ja käitiste asupaika ja ruumilist osanevust uurida. Ta jaa-  
tab selle küsimuse tähtsust, kuna aga see tähtis ja huvitav probleem  
on väga nõrgalt isoleeritud riigi uurimustega seotud olnud, võis  
Thünen sellele ainult väheseid ridu pühendada. Ta rahuldus siin vaid  
mõningate üksikute, talle eriti tähtsate punktide esile toomisega.

Uurides lähemalt kiudtaimede ümbertöötlemist, jõuab Thünen üht-  
lasi otsusele, et erinevad vabrikud ja töönduskeskused peab asutata-  
ma kohisse, kus neil on eeldused kõige edukamaks töötamiseks ja toor-  
materjali hankimiseks + kõige paremad kauba minemistingimused.<sup>1/</sup>  
Seega tööstuse asupaiga määramisel lisandub peale juba tol ajal  
tuntud konsumatsiooni- ja tööjõuorienteeringu ka veel toorainete  
orienteerung.<sup>2/</sup>

Edasi mainib Thünen, et tsentraalsete asulate asutamine tihti  
täiesti juhuslikest seikadest sõltub,<sup>3/</sup> nii et tihti sarnaselt  
tekkinud linnu, kui nad transporteeritavad oleksid, hoopis teis-  
tesse kohtadesse võiks ja peaks ümber asetatama.<sup>4/</sup>

Is. riigis aga, kus konsekventsus valitseb, peab ka linnade  
suurus ja ruumiline osanevus seaduspäraselt lahendatud olema.

Juhtiv printsiip peab siin olema järgmine: linnad peavad hiihästi nen-  
de suurust kui ka vastastikust kaugust arvestades, nõnda kogu maal haju

---

1/ ibid II osa, lk 426

2/ Edg.Salin, op.cit., lk. 423.

3/ ibid II osa lk 426

4/ ibid

tatud olema, et sellest maksimaalne rahvamajand. kasu oleks 1/.  
See printsiip aga on kõige paremini lahendatud kui töönduskeskused  
ja vabrikud oma asukohad nii valivad, et nad kõige odavamalt saavad  
toota ja omi tooteid võimalikult odavalt konsumentidele anda. 2/

Lisaks neile probleemidele sidestab nendega ja püstitab lisaks  
Thünen veel järgmised probleemid:

1. Mis põhjustab maakera rahvastiku kuhjumist ja nihet suurisse  
linnusse ja missugused vabrikud peavad asuma pealinnas. 3/

2. Missuguses sõltuvuses seisab maalinnade suurus ja kaugus ükstei-  
sest maa elanike tihedusega? 4/

3. Missugust mõju avaldab maakonnalinnade suurem või vähem kau-  
gus põlluviljelusele ja maaelanikkonna hariduslikule ja sotsiaalse-  
le tasemele? 5/

Nii näeme, et juba 1826.a. Thünen on püstitanud probleemid, mi-  
da alles tänapäeva moodne majandusgeograafia süstemaatiliselt on ha-  
kanud lahendama.

Meie nägime, et Thünen ruumiliste funktsioonide uurimisel ei  
vaatle neid vahetult, vaid uurib nende mõju kaudselt kausaalses si-  
denevuses teiste teguritega.

---

1/ ibid

2/ Is. St. II lk 426.

3/ Is. St. II lk 426.

4/ Is. St. II lk 427.

5/ ibid.

Thüneni tähtsamaks meetodiliseks abinõuks, millega ta oma deduktiivselt tuletatud seadusi sisustab ja esitab on võrdlus. Thünen võrdleb üksikuid individuaalseid majandusnähteid üksteisega, siinjuures juhuslikku olulisest abstraherides, et seeläbi üldist, alati kehtivat mähtavale tuua. Sarnast võrdlust võib aga teha kahele menetlusel: võib nähteid võrrelda nende ajalises, kronoloogilises järjekorras või aga ruumis üksteise kõrvale asetatuna. Thünen oleks võinud oma töö ka esimese ajaloolise meetodi abil teostada, näidates, kuidas põllumajandus ajaloolisel arengutaustal üha enam ekstensiivseist viljuskultuuridest siirdub intensiivsemaile majanduskultuuridele. Kuna aga ~~on~~ eeldab väga rikkaliku materjali tundmist, väga tõhusat statistilist ülevaadet erinevatest ajajärgudest, siis Th. välis teise, väga geniaalse tee: selle asemel, et võrrelda ruumiliselt samal kohal asuvaid, kuid ajaliselt erinevaid käitisi, vaatleb ta nüüd samaaegseid, kuid ruumiliselt erinevaid käitisi. See geniaalne meetod võimaldab meile kõiki majanduslikke nähteid, mis tõelikkuses ajalises järjekorras esinevad korraga, ruumiliselt üksteise kõrvale projekteerida. Seega on siin tegemist aja ülekandega, sublimatsiooniga, ruumiks.

Sellelega on meile aga antud vahend Th. skeemi vähe varieerides ühtlasi kogu agraarajalugu süstematiseeritult haarata, nagu seda Th. ise on väljendanud, et "Isoleeritud riik, selles osas, mis puutub maaharimisse ühtlasi annab ka pildi ühest ja samast riigist erinevail aastasadadel." <sup>1/</sup>

---

<sup>1/</sup> ibid I osa, lk 260.

4. Isoleeritud riigi asetud tõelikkusesse ja tema osa tänapäeva majandusgeograafias.

On loomulik, et isoleeritud riigis maksvad seadused linna ja maa vahelistes suhetes ei ole vahetult ülekantavad tõelikkusesse, kuna siin eeldised on hoopis erinevad. Isoleeritud riigis olid erinevad mõjud ja potentsid kas abstraheeritud või liidetud. Tahetakse aga isoleeritud riigi õpetusi tõelikkuses kasutada, siis peab eeldama, et siin suure arvu üksikute jõudude vaba mäng valitseb, mis üksikute komponentide mõjusse ristlevad, neid tugevdades ja nõrgendades.

Thünen oli selles väga teadlik ja juhtis erilist tähelepanu järgnevaile punktidele:

1. Tõelikkuses ei ole ühtegi maad, kus pinnas ekvivalentse füüsilise ja geoloogilise ehitusega oleks. 1/

2/ Ei ole ühtegi suurt linna, mis mitte teda kulgeva kanali või jõe ääres ei asuks. 2/

3. Igas riigis on peale keskse pealinna veel arvukaid vähemaid linnu, mis hajutatult üle kogu maa asuvad. 3/

4. Tõelikkuses peab põllumees arvestama mitte ainult puhtate majandustüüpidega, vaid ka erinevate segatüüpidega.

5. Isoleeritud riigis on tähelepanemata jäetud rida põllumajanduslikke kõrvaltööstusharusid, mis evivad tõelikult suure tähtsuse põllumehe tootimajanduses.

// \_\_\_\_\_

1/ ibid I lk 208.

2/ ibid lk 209

3/ ibid

Kõik need erinevad kõrvalmõjud moonutavad ja intervineerivad linna ja maa harmoonilist korrapärasust isoleeritud riigis. Tõelikkuses moonduvad Thüneni majandusvõõtmel erinevate pinnasehäduste, erinevate liikleviisabinõude, erinevate linnaliste konglomeratsioonide ja erinevate tootmis- ja tarbimistsentumite vastastikusel mõjus väga kirjuks ja üksteist kulgevaks võõtmelgrupiks, kus aga siiski need suhted ja seadused, mis Thüneni isoleeritud riigis kehtivad olid, samuti püsivad. Näit. näeme kõikjal, et igasuguse toodangu paikuse oluliseks määrajaks ikkagi jääb ühelt poolt toorainete, teiselt poolt aga turu lähedus.<sup>1/</sup>

Meie näeme tegelikkuses, et iga lokaalproduktiivse asula ümber on koondunud areaalproduktiivne võõtmelik, kus aga selle tagamaa kujunemises peale majandusliku turukeskuse arvesse tulevad ka veel halduslikud ja kultuurilised keskused, milliste tungjoonte risteldes linnade tagamaade piirid, arvestades ka väga erinevaid looduslikke tegureid, võivad väga ebakorrapäraselt välja kujuneda, põimudes üksteisest läbi, moodustades nii arvukaid eksklaave ja enklaave.

Tegelikkuses ei leia meie kusagil linnade ümber kontsentriilisi tagamaid. Näiteks Viljandi tagamaa piiridest nähtub, et siin on tagamaa kujunenud ovaalseks, kuna looduslikud tegurid: idast Võrtsjärv ja läänest Pärnumaa rabade ja soode massiiv on surunud tagamaa pikerguseks põhja-lõuna sihis.

Kuid hoolikas vaatleja võib Thüneni ringisid realiteedis ka palju suuremas määras tunnetada, kus isoleeritud riigi mõiste kat-

---

<sup>1/</sup> Karl Grünberg, Handwörterbuch der Staatwissenschaften. Bd. 8  
4. Aufl. Jena 1928 lk 253.

tub kogu maakera mõistega. Keskseks tsentrumiks ei ole siin enam üks linn, vaid kogu Atlandiline suur linnala prantsuse-belgia-saksa-inglise ja USA idapoolmiku lokaalproduktiivsel tööstus- ja majandusmassiivil, mis kogu maakera lokaaltoodangu ja agraartarbingu keskpunkti ~~ujutab~~ ja mille ümber teised vöötmed alanevad intensiteedi astenduses järgnevad. Nagu isoleeritud riigiski saaksime ka siin Suure-Linna~~le~~ ümber järgnevad suured majandusvöötmed: 1. Elatamisvööde, 2. lokaalvööde, 3. tööndusvööde, 4. agraarvööde /incl. istandusvööde/ 5. karjandusvööde ja 6. karavanivööde. Kaugemal laiub juba anoikumeen.

Muidugi ei saa siin aga mingist kindlast kontsentrilisusest jutugi olla, kuna erinevad looduslikud tingimused /näit. kõrved/lükiavad kõige intensiivsema majandusvöötme kõrvale vahetult ekstensiivse karavanivöötme.

Kuid <sup>siiski on</sup> need suured ja selged põhijooned, mida Thünen oma klassilises töös püstitanud, ~~on~~ ka siin väga selgesti tunnetatavad.

Thünenil~~le~~ on olnud määrav ja haruldaselt väljakas mõju tänapäeva majandusgeograafia arengule ja väljakujunemisele. Siin jääb Thüneni töö üheks neist alussammastest, millele kogu see noor teadus ülesehitatakse.

Eriti linnade ja nende tagamaade sihikindlale uurimisele, kui ka erinevate majandusvöötmete fikseerimisele kogu maakera ulatuses on Thüneni isoleeritud riigil olnud põhjanev ja suundamäärav tähtsus. Kuigi Thüneni töö ilmus juba 110 aastatitagasi, on tema poolt püstitatud probleemid jõudnud alles kkaasajal süstemaatilise lahen-

damise ajajärku. Seega täitub saatus, mida Thünen ise oma tööle en-  
nustas, et "isoleeritud riik, aeglaselt loodud, aeglaselt kasvanud,  
damuti aeglaselt oma võimupiire puurendab." <sup>1/</sup>

---

<sup>1/</sup> E.Salin, op.cit., lk 431.

## II TAGAMAA JA MINEMIRAJOONID.

### 1. Linliku tagamaa teoreetilisi vaatlusi.

#### a. Tagamaa mõiste ja iseloomustus.

Geograafiline eesmärk tagamaade probleemi uurimisel on leida suhe linna ja ~~tema~~<sup>selle</sup> tagamaa vahel. Tähtis pole siin tagamaa ulatus ega kaupluste arv, vaid meil on vaja selgitada, millisel määral tagamaa sõltub oma keskusest või ümberpöörduvalt.

Igal linnal on olemas teatav lähispiirkond, missugune endistel aegadel, enne liiklusvahendite arengut ja liiklusteede ristlemist, nimetati tema tegelikuks tagamaaks ehk vahenduspiirkonnaks kitsamas mõttes. Eelmainitud on kehtiv ka nüüdki, kuigi muudetud kujul teistsuguse piiritlusega kui varemajal. <sup>1/</sup> Linliku keskuse ja tema tagamaa vaheliste seoste käsitlemine on väga tähtis nii teoreetiliselt kui ka praktilisest seisukohast. Eriti käesoleval ajal pööratakse tähelepanu mainitud probleemide lahendamise võimalustele paljudes riikides /Ameerikas, Rootsis j.t./ <sup>2/</sup>

Linna tagamaa mitmete skandinaavia teadlaste järgi /Ivar Lund Sten de Geer, Fr. Isachsen/ on väga vahelduv mõiste, olenedes täiesti käibel esinevatest erikaupadest, kaupade liiklemisest, kas

---

1/ Helge Nelsson, op.cit., lk 16.

2/ ibid.

linna või linnast välja.

Kui on olemas teatavad eeldused, mis teevad keskuse asendi eriti soodsaks laiemale ümbruskonnale, evib linn keskse, tsentraalse iseloomu. Säärased eeldused võivad olla nii paigalised - soodsad liiklusgeograafilised tingimused - või ka sõltuda maarete esinemisest. Sääraseil juhtumel linlik keskus evib pikkamööda suurema tähtsuse kui teised vähemsoodsatel poisitsioonidel asetsevad asulad, koondades endasse ühtlasi keskendava kui ka levitava toime, milledele keskuse arenedes harilikult liitub administratiivne toime, mis suurendab omakorda keskuse mõju. Seega heal positsioonil asuv keskus omab aegamööda üha suurema mõju, mitte üksi oma lähemale ümbrusele, vaid ka kaugemale ümbruskonnale, muutudes teatavale piirkonnale majanduslikuks, halduslikuks, hariduslikuks j.m. keskuseks /Tallinn, Tartu/. Ühes sellega märkame linliku keskuse ümber teatud mõjupiirkondade tekkimist enam või vähem sõltuvana linlikust keskusest. Säärast ala, millele teatav asula on keskuseks, nimetame selle keskuse tagamaaks /täiendusala/

Rootslase Werner'i järgi tagamaa /vrd.kaubanduspiirkond/ "on säärane piirkond, milles majandussuhete summa teatud linnaga selgesti osutab, et see piirkond on majanduslikult seotud tihedalt selle linnaga ja mitte mingisuguse teise linnaga." 1/

Tagamaa on seega siis niisugune linlik keskust ümbritsev

---

1/ G.Weiler, Jönköping, Göteborg 1937. lk 166, ibid B.Werner, Gefle Stads handelsomrade. En ekon.-geografiske under sökn.utg.av Gefleposten 1932.

maa-ala sektor, kus domineerivad selle linliku keskuse kaubanduslikud huvid.

Linna ja tagamaa vahel on tugev korrelatsiooniline suhe: sama tähtis kui on linnale ostuvõimelise tagamaa olemasolu, on tagamaal vajalik evida oma saadustele turustamiskeskust linna näol.

Mõisted - turupiirkond, kiirgamispiirkond, minemiala - on kitsamad ja seoses kaubandusega, kuna tagamaa haarab endasse peale kaubandusliku sfääri ka sotsiaalse /E.Kant/. Samuti sisalduvad tagamaa mõistes mõlemad suunad, nii linlikust keskusest maale - kui ka maalt keskusesse.

Sageli linliku keskuse minemiala ei lase ned teravalt piiritlella, kuna erinevate hüviste minemialad tihti erineva suurusega, alluvad sesoonsetele võnkumistele ja lõikuvad reeglipäraselt perifeerias naabruses asuvate linlike keskuste tagamaadega.

Tagamaa ulatus on siiski võrdlemisi konstantne, olenedes teatud määral vaid sellest, missuguses kauguses asub teine sama- või suurema-astmeline linlik keskus. Muudatused, <sup>aga</sup> millistele võib olla tagamaa allutatud, on tingitud kõige mitmekesisemaist põhjustist. Uue raudtee ehitamine, maarete avastamine, uute keskuste <sup>asutamine</sup> ~~teke~~ jne., need kõik võivad põhjustada seniseis olustikes muutuse - nagu tagamaa laienemist, kokkutõmbumist, kuid ka täiesti uute tagamaade teket.<sup>1/</sup>

---

<sup>1/</sup> E.Kareda, Tartu ja tema abitsentraalide hulgikaubanduslikud minemialad, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Üllitised nr. 22, Tartu 1938, lk 3, 4.

b. Linna ja tagamaa vahelisest suhtlemisest.

Linn, kui kultuurprodutsentide keskus, suhtleb võrdlemisi intensiivselt oma tagamaaga. Tagamaa, alana, millel on suur mõju linnale, on seega linna olemasolust eriti huvitatud. Teiste sõnadega see natuurprodutsentne ala, mis varustab linlikku keskust kõige mitmekesisemate toodetega oleneb täiesti linnast. Seega on linn teda ümbritseva tagamaa toodete minemiala<sup>1/</sup> Siin ei tule mõelda ainuüksi toit- ja kütteaineile, vaid siin tuleb hõlmata toodete mõistesse ka linliku keskuse tööstusile tarvilikke tooraineid.

Seega linna kaubanduslik tegevus ei piirdu ainult tema enese maa-alaga, vaid see haarab endasse teda ümbritseva tagamaa. Seda võime veel nimetada ka linlikuks kaubanduspiirkonnaks.

Teisalt on see ala ka nn. linna levitamisterritorium ja huvimaa. Seda huvimaad varustab kultuurtooteiga antud linn kas ainuüksi või vähemalt on ta suutnud saavutada valdava positsiooni. Tingituma kahe ala mõlemapoolseist suhteist on loomulik, et nende vahel tekivad liiklemine on võrdeline suhete suurusega ja geograafilise asendi soodususega. Tagamaa ulatuse määravad linna liiklemis- asend, maa-, vee-, ja raudteetistik, nii linna enda kui ka võistlevate linnade teotsemine ning asukohad. Käesolevas töös tõstame esile selliste kaupade liikluse, mis toimub raudteede kaudu. Raudtee kaubavedu ühenduses kaubandusliku tegevuse ja iseloomuga, on tihe.

---

<sup>1/</sup> E.Fredrikson, Kolmar Detaljhandesorade, Svenk Geografisk Asrbok, Lund, lk 76.

dalt seoses asulastiku, tagamaade ja teiste tsentrograafiliste uurimistega.

Jaekaubandus püüab alati kohanduda tarbija mugavuse järgi. Linliku keskuse jaekaupluste tüüpides on selgesti märgatav differentseerumine kaheks. Esimene kaupluse tüüp on säärane, mis püüab rahuldada eeskätt elanike igapäevaseid tarbeid /koloniaal-, pudu-, tubakakauplused jt./ ja on levinud linliku keskuse tsentrumist kuuni kaugemate aguliteni üle kogu linna laialipillatuna.

Teine kaupluse tüüp püüab katta perioodilist tarvet. Siia liiki kuuluvad riide- ja rauakauplused, jalatsitekauplused jt. Nad peavad kaupu, mis määratud pikemaajaliseks tarvitamiseks. Sääraseid ärid evivad spetsialiseeritud kaupade kaod ja laialdase tarbijakonna. - Tagamaade varustajatena tulevad kõne alla eeskätt viimati mainitud - teise kategooriasse kuuluvad- kauplused.

Samuti nagu jagame linna jaekauplused kahte liiki, võime eritella ka linna ja tagamaa vahelises kaubanduslikus suhtlemises esinevad kaubad kahte järku. Mainitud kaupade kaks erikategooriat on O.Baumann'i järgi 1/ : 1.kaubad pika laovältega /manufaktuuri- ja metallkaubad ning majapidamistarbed/ ja 2/ kaupad lühikese laovältega /eeskätt toiduained/. ~~Baumann~~<sup>m</sup> püüab nende kahe kaupade kategooria alusel piiritleda tagamaa ulatust. Tema järgi linna tagamaa võtab enese alla maaala, kus kaubad lühikese laovältega suunatakse linnas ja kus tagasi ostetakse kaupu pika laovältega. Eelpooltoodu oleks

---

1/ G.Baumann, Geografiska Studier Över Eksjö, Nässjö, , Vetlanda, Trauas samt deras Handelomraden, Svensk Geografisk Arsbok 1935.

täpsamaks definitsiooniks Jonassoni tegeliku kaubandusliku tagamaa mõistele 1/.

Kaubandus linna ja tema tagamaa vahel võib olla kas otsene või kaudne. Esimesel juhul tulevad tagamaa elanikud linna ja sooritavad seal vajalikud sisseostud. Säärast tarbijaskonda nimetame linna otseks tarbijaskonnaks, mis jaguneb omakorda kahte liiki: tegelik tarbijaskond ja juhuslik tarbijaskond. Esimesi nimetatakse ka alalisiks ostjaks, kuna teised, kes elavad linna tagamaa piirirajoonides, moodustavad juhusliku ostjaskonna.

Sisseostud linnast võivad aga toimuda ka kaudselt. Siin varustavad ennast elanikud kaupadega maal asuvates väikemüügikauplustes. Eeltoodud sisseoste võime nimetada kaudseteks ostudeks linnast, kuna maal asuvate kaupluste varustamine kaupadega sünnib lähemate linlike keskuste hulgikaubanduslike käitiste kaudu 2/.

Tagamaasulate iseseisev jaekaubandus on väga suure tähtsusega, kuna ta varustab kohalikku elanikkonda kõige hädatarvilikumate kaupadega. Olenedes tagamaa kaubanduskäitiste organisatsioonist, võib tekkida olukord, kus tagamaaelanikkonnal polegi tarvidust linlikku keskusse minemiseks mõningate vähemtähtsamate kaupade muretsemiseks, milliseid halvasti organiseeritud maakaubanduskäitistelt pole võimalik saada.

Jaekaubandusliku tagamaa võime jägada kaheks osaks: 1. sise-  
miseks kaubanduspiirkonnaks, s.o. linna või asula läheduses asuvaks

---

1/ ibid, lk 26.

2/ E. Fredrikson, Kalmar Detaljhandelsområde. Svensk Geografisk Årsbok  
Lund, lk 80.

alaliste tarbijate piirkonnaks, milles linlik keskus kaubandusalal domineerib täiesti, ja 2. perifeerialiseks, käubanduspiirkonnaks /kaugtagamaaks/, milles tarbijaskond ei kuulu püsivalt ühe linliku keskuse alla. Mainitud piirkondade vahelised piirid ei esine tavaliselt kuigi teravalt. Neid <sup>piire</sup> on siiski võimalik tõmmata, mille järelle vaid see maaala, mis jääb sissepoole piirjoont, on Nelsoni ja Jonassoni järgi nn. tegelik kaubandustagamaa 1/.

## 2. Üldisi põhimõtteid minemi ja minemirajoonide kohta.

### a. Minemi mõiste ja minemirajoone määritlevad tegurid.

Allpool tutvume lähemalt minemi küsimusega. Rothkegel 2/ defineerib minemit järgmiselt: Liiklemis- ja minemitingimuste all mõistetakse kõikide nende tingimuste kogusummat, mille juures põlumees müügile võib toimetada omiprodukte linlikku keskusesse, ning sealt vastavalt tarvilikke tootmisvahendeid muretseda. Seega, lühidalt, mõistame minemi all sääraseid tingimusi, kus esineb iga-sugune vahetusesemete ostu- ja müügi võimalus.

Peateguriks, mis määrab minemi, on eeskätt odav, kiire ja otstarbekohane vahetusesemete kohaletoimetamine keskusse, kuid ka

---

1/ G. Baumann, op.cit. lk 26.

2/ W. Rothkegel, Handbuch der Schätzungslehre für Grundbesitzungen I Band, Berlin 1930, lk 140.

tarbijaskonna kontingent. Turust kaugemal asuval kohal on veokulud suuremad kui turu läheduses asuval kohal, s.o. esimene asukoht peab kandma oma saaduste realiseerimisel suuremat lisakulu kui viimane. Eriti tuleb kauguse mõju meil arvestada, <sup>seal</sup> kus riigi põllundussüsteemide homogeensuse, rahvaarvu ühtlase tiheduse ja pea ühesuguse teedevõrgu juures minem linlikesse keskusisse oleneb peamiselt ainult kahest tegurist - kaugusest ja tarvitajate arvust. Seega tuleks meil minemi kindlakstegemises piirduda ainult kauguse mõju ja turu suurus arvestusega. Minemirajoonide määrajaks tuleb lugeda keskmised veokulud teatud raskusega üksuse kohta igast antud kohast kuni sellele koha peaturuni. /Uute raudteede avamine võimaldab minemirajoonide parandamist/.

See põhimõtte minemirajoonide arvestamisel pole iseenesest mitte uus. Nagu eelpoolmainitud näitas juba peagu saja aasta eest Thünen kuivõrd kaugus turust mõjustab mitte ainult majandusliku liiklemise protsesse, vaid isegi tulunduse süsteemi. 1/

Thüneni põhimõtte, millele ta oma õpetuse rajas, on püsima jäänud: Linna, resp. turu mõju teda ümbritsevale põllumajanduslikule elule oleneb vastuvaidlematult peamiselt kaugusest. Sama näitab Aereboe 2/ oma "tsoonidega", s.o. millises vahekorras on põllumajandusainete hinnad turukaugusega, esile tuues isegi uue mõiste "minemivööte" /Zone der Marktgängigkeit oder Marktfähigkeit / Selle määramiseks annab Rothkegel veokulude kohta järgmise hinnangu: "Veo-

1/J.H.Von Thünen, Der isolierte STAAT in Beziehung auf Landwirtschaft u. Nationalökonomie. Rostock 1842, vt. J.Maide, Põllumajanduslikud minemirajoonid Eestis, Majandusteaduslik ajakiri, Akadeemilise Maj. teadlaste Seltsi väljaanne, Tartus 1931. lk 93.

2/F.Aereboe. Allgemeine Landwirtschaftliche Betriebslehre, VII aufl. Berlin 1923.

kulud, mis langevad põllusaaduste linliku keskuse tarvitajale kät-  
te toimetamise eest ja mis langevad tootmisvahendeile nende linli-  
kust keskusest majapidamisse toomisel, mõjustavad otsustavalt kaupa-  
de liiklust ja nendelt saadavat tulu!<sup>1/</sup> Rothkegel on rendihindade  
statistilise materjali põhjal kindlaks teinud, et iga 1 km enamkau-  
gust vähendab puhastulu keskmiselt 1 % võrra /kõikumisi esineb 0,6 -  
- 1,2 % piires/ 2/.

Põllumajandusliku saaduse linliku keskuse turule toimetamisel  
on tootja muidugi huvitatud sellest, et ta oma tooteid võiks kõige  
odavamalt kohale toimetada. Selleks tarvitab ta võimalikult vähem  
elavat tööjõudu /hobuseid ja teisi veoloomi/ ja püüab kasutada mehaa-  
nilisi liiklusvahendid niipalju kui iganes võimalik. Veokulud jagu-  
nevad sellepärast kahte ossa: 1. veokulud tootmiskohast lähemasse  
raudteejaama või sadamasse, millised on peamiselt elava tööjõu ku-  
lud, 2. veokulud raudteejaamast või sadamast peaturule, - mehaani-  
liste liiklusvahendite kulu 3/.

Rothkegel jaotab üldise veokulu kaheks põhjendusega: 4 "Aine-  
tehindade vahe on, nagu juba tähendatud, peamiselt tingitud mitme-  
sugustest kuludest, mis esinevad selle aine tarbija kätte toimetami-  
sel, nimelt tuleb siin arvestada raudteeveo- ja laevaveokulu. Teine  
tähtis tegur minemi kindlakstegemisel on kulud, mis esinevad saaduse

---

1/ W.Rothkegel, op.cit., lk 140.

2/ ibid, lk 141.

3/ J.Maide, op.cit., lk 94.

4/ W.Rothkegel, op.cit., lk 143.

raudteejaamani/või sadamani/ vedamisel, Et hobuvedu maanteed mööda eriti kallid, siis on majandi asendil lähemast raudteejaamast või sadamast isegi piiratud maa-alal ühesuguste turuhindade juurest eriti suur tähtsus."

Minemirajooni leidmiseks tuleb: 1. iga valduse või asumi peaturg kindlaks määrata, 2. lähema raudteejaama või sadama kindlaksmääramine sellele valdusele, ja veokulude arvestamine selle tee ulatusel ja 3. veokulude kindlakstegemine raudtee jaamast või sadamast peaturuni.

Teataval kitsal alal, näit. kaubanduslikul alal, võivad minemiala piirid üksikute artiklite järgi suuresti erineda, olenedes teatud artikli tähtsusest ja hädavajalikkusest vastavate alade igapäevases elus. Kaubanduslike minemialade süsteemi struktuuri võiksime endale kujutella kui kontsentriliste sõõridesüsteemi, millistest väikseima raadiusega oleksid hädavajalikemate artiklite omad, kuna suurima raadiusega oleksid harukordselt vaja mineva spetsiaalkauba minemiala, millise artikli muretsemiseks ette võetakse pikki teekondi.

Ameerika maalistel keskustel /D.Sandersoni järgi/ väikseima ulatusega tagamaad on toiduainete, kiriku, alghariduse ja lihtsamate majapidamistarvete minemialad, suurima ulatuse omavad aga valmiseriite minemialad. Lähtudes tee pikkusest, mida tuleb sooritada üksikute tarvete rahuldamiseks, leiab ta, et igapäevase hädavajaliku tarbe rahuldamine piirdub kolme miiliga, mispärast sellised tarbeid nende funktsiooni järgi nimetab primaarseteks, teisi aga sekundaar-

seteks /vastavalt jaekaubanduslikuks ja hulgikaubanduslikuks minemialaks/.

Hulgikaubanduslik minemiala hõlmab endasse palju laiemat piirkonda kui jaekaubanduslik. Hulgikaubandusliku minemiala vaatlusel võime eraldada veel kahte iseseisvat osa, vahetu hulgikaubanduslik-minemiala, resp. lähiminemiala, linliku keskuse otseses läheduses, ümbritsedes vahetult keskust, ja hulgikaubanduslik-kaugminemiala, mis kujutab üksikuid saari hoopis eemal, ilma et need moodustaks ühedevat territoriaalset ala ümber linliku keskuse <sup>1/</sup>.

### 3. Eesti linnade tagamaadest.

#### a. Lähistagamaade resp. turupiirkondade jaotus

/E.Kanti ja J.Maide järgi/.

Iga linna turu piirkonna kindlakstegemine on õieti selle turu majandusliku lähistagamaa territoriaalne kindlaksmääramine <sup>2/</sup>.

Iga keskuse ümber kujuneb piirkond, mille ulatuses antud keskus omab absoluutset mõju kas majanduslikul, näit. kaubanduslikul, või siis mõnel sotsiaalsel /kiriku, kooli/ alal. Vastavalt keskuse domi-

---

<sup>1/</sup> E.Kareda, Tartu ja tema abitsentraalide... op.cit., lk 4-5.

<sup>2/</sup> See on teostatav vaid regionaalstatistilise materjali põhjal, mis-sugust materjali on olemas Tartu turupiirkonnakohta. /vt. E.Kant, Tartu linn kui ümbrus ja organism, koguteos Tartu, Tartus, 1927. lk. 399./

neeriva tsentripetaalse funktsiooni iseloomule omab piirkond sellele vastavalt erinimetusi, nagu minemiala, tulemiala jne. Ühise nimega nimetatakse neid piirkondi tagamaaks või ka täiendualaks, milline mõiste haarab endasse nii kaubandusliku kui ka sotsiaalse sfääri /E.Kant/.

Tagamaid Eesti ulatuses on määranud J.Maide 1929.a. põllumajandusloenduste andmete põhjal, seda täiendades erilise ankeedi abil nõutud materjalidega. Selle põhjal on koostatud kaart 15 keskuse lähistagamaade kohta, millidest mitmed evivad omakorda veel abiturge - subklaave. Tsentraalseid süsteeme Eesti ulatuses on põhjalikult käsitlenud E.Kant, kes on koostanud ka tsentraalsete süsteemide kaardi<sup>1/</sup>. Sellele vastavalt on kaardil nr. XI punktiiridega ja katkendjoontega ühendatud keskuste abitsentraalide sise- ja välisvanikud kogu Eesti ulatuses. Vanikute arv varieerub vastavalt keskuse suurusele. Nii evib Tallinna kolme abitsentraalide vanikut, kuna laiemalt võttes Tallinna tagamaaks on kogu Eesti territorium. Kaht, s.o. abitsentraalide sise- ja välisvanikut omavad Tartu, Pärnu, Viljandi, Rakvere, Valga, Võru, Kuresaare ja osaliselt ka Tapaa. Ülejäänud väiksemad linnad omavad ainult abitsentraalide sisevanikut. Kaardipildist nähtub kinnitus Chabot' väitele, et linnad oma mõju tagamaale vahetult ei avalda, vaid alles väiksemate keskuste vahendusel. Nii kujuneb igal suuremal keskusel korrapärane vahendajate vanik, mis moodustub keskuse abitsentraalidest, vasall- ja satelliitkeskustest. Kokku esineb Kant'i uurimuses 15 tsentraalset süsteemi. Maide oma käsitelus määrab lähistagamaad 17 keskuse järgi, millest aga Paldiski ja Jõhvi ei

1/ E.Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, Tartu 1935, kaart XI

oma abitsentraale ega moodusta seega tsentraalseid süsteeme. Peale nende suuremate keskuste tsentrite minemialade määrab Maide ka osa abitsentraalide turupiirkondi, abiturge ehk subklaave. Selliseid subklaave määrab ta 20, milline arv pole küll päris täpne, kuna majandusloenduse andmeil subklaavide arv mõnegi keskuse lähistagamaas on muutunud. Kahjuks pole majandusloenduse andmete kartograafilise läbitöötamisega veel lõpule jõutud, et võiks teha päris kindlaid järeldusi uute subklaavide suhtes. E:Kareda kokkuvõtte järgi võib arvestada 6 uue iseseisva subklaavi olemasolu. Need on Tartumaal Puka, Põlva ja Veriora subklaavid. Läänemaal Risti, Pärnumaal Abja-Paluoja ja Viljandimaal Mustla subklaavid.

Nii saame Maide järgi kokku 17 keskse asula majanduslikku lähistagamaad. Sellele arvule lisandub veel 6 uut hulgikaubandusliku seose järgi määrateldud kaubanduslikku tagamaad, millega selliste müügipiirkondade resp. majanduslikkude tagamaade üldarv tõuseks 43-le

Kogu Eesti ulatuses esineb siis 43 keskust, mis omavad endale subordineeritud piirkonda, millele nad on peamiseks majanduslikeks varustajaiks, kust toimetatakse enamik kogu piirkonna elanike poolt sooritatud ostudest ja mis sageli peale majandusliku keskuse tähenduse omab veel teiselaadilisigi tsentraalseid funktsioone, olles kas hariduslikuks, administratiiveks või mõneks muuks keskuseks. Peale nende maal esinevate majanduslike piirkondade moodustavad ka keskused ise vastavalt oma suurusele ja elanikkonna koostisele erinevaid piirkondi, mille arvu aga on raske määratleda.<sup>1/</sup>

Teoreetilises käsitelus selgitasime tsentraalsete süsteemide mõistet, struktuuri ja toimet. Kartograafilise analüüsi eesmärk on

<sup>1/</sup>

E.Kareda, Märkmeid ühistuliste kaubanduskäitiste levingust. Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised nr. 30, Tartu 1939, lk 24.

anda tegelik sisu teoreetilistele konstruktsioonidele, leides ja tõestades tsentraalsete süsteemide olemasolu, näidates tihedamalt ja hõredamalt asustatud piirkondade kohast peegeldumist kaubanduses, ühe sõnaga, luua praktilist rakendust teooriale.

E.Kant'i järgi lähistagamaade resp. turupiirkondade kaart on jaotatud 17. lähistagamaaks /vt. kaart/ 1/.

Märkide seletus: 1 - Suur-Tallinna lähistagamaa: a - Rapla subklaav /abiturg/. 10 - Haapsalu lähistagamaa, 11 - Kuressaare lähistagamaa, 4. - Pärnu lähistagamaa: b - Sindi, c - Kilingi-Nõmme, d - Möisaküla subklaav, 5 - Viljandi lähistagamaa: 0 - Suure-Jaani, y - Pilistvere subklaav. 2 - Tartu lähistagamaa: p - Jõgeva, r - Mustvee, s - Kallaste, T - Elva, x - Ötepää subklaavid.

6 - Rakvere lähistagamaa' m - Kunda subklaav. 3 - Narva lähistagamaa: n - Narva-Jõesuu subklaav, u - Jõhvi subklaav. 7 - Valga lähistagamaa, 16 - Antslasubklaav. 16. Tõrva lähistagamaa, 12 - Tapa lähistagamaa: g - Järva-Jaani, h - Tamsalu, k - Väike-Maarja-Koeru subklaav. 17. Paldiski lähistagamaa. 13 - Paide lähistagamaa, 14. Põltsamaa lähistagamaa. 15 - Türi lähistagamaa: 2 - Vana-Vändra, f - Võhma subklaav. 8 - Võru lähistagamaa, 9 - Petseri lähistagamaa.

J.Maide on võtnud turupiirkondade ühe ja sama rajooni relatiivse väärtuse kindlaks tegemise aluseks elanike arvu linnades ja asumites /1.I.1930.a./ põhimõttel, et suurema elanike arvuga linnal

---

1/ E.Kant, Bevölkerung .. X kaart. /Vt. Eesti tagamaade kaart./

peaksid olema ka paremad minemitingimused, liigitades linnad ja asumid nende peaturupiirdondade ühe ning sama rajooni relatiivse väärtusele vastavalt 4-ja gruppi. Vastavalt eelnevale seati kokku veokulude relatsioon, mis iga peaturu piirkonnas määrab ära asumi kuuluvuse I - VII-sse minemirajooni <sup>1/</sup>. E.Kant on koostanud eelneva põhjal vastava tabeli, "veokulud turu minemiala tsoonide järgi."<sup>2</sup>

Tabel nr. 1

Linnade tur- gude liigitelu.	I liik Suur- Tallinn	2.Liik Tartu, Narva Pärnu	3.Liik VALGA, Rakvere Viljandi, Võru Haapsalu, Petseri Tapa, Paide, Üri, Põltsamaa.	4.Liik Tõrva, Paldis- ki, Kuressaare j.t.väikel.
Veo- Kulud tu- rumi 400 kg. kr.				
Vähem kui 1,5 kr.	I	II	III	IV
1,5 - 3,0 kr.	II	III	IV	V
3,0 - 4,5 kr.	III	IV	V	VI
4,5 - 6,0 kr.	IV	V	VI	VII
6,0 - 7,5 kr.	V	VI	VII	
7,5 - 9,0 kr.	VI	VII		
enam kui 9,0 kr.	VII			

Kui uurida Eesti keskseid asulaid ülaltoodu alusel, tuleb öelda, et Eesti kesksete asulate süsteem on üldise reeglipärasusega kujunenud predomineeriva varustusprintsibi mõjul, millele kaasub osalt suurem, osalt väiksem liiklusprintsibi mõju. Vastavalt predomineerivale varustusprintsibile on meil siinjuures tegemist

<sup>1/</sup> J.Maide, op. cit., lk 103.

<sup>2/</sup> E.Kant, op. cit., lk 198, vt. J.Maide lk. 103 - 105.

väiksemate vasallkeskuste ja abitsentraalide vanikutega, mis on tekkinud suuremate süsteemi kujundavate linlike keskuste ümber. Need vanikud järgnevad üksteisele kontsentriilselt ja nende arv on üldiselt seda suurem, mida suurem on linlik keskus, millele nad on subordinēeritud.

b. Linlike keskuste tagamaade põllumajanduslik iseloom ja suurus.

Eesti linliku keskuste tagamaade vaatlemisel ei tohi unustada nende põllumajanduslikku iseloomu. Esmajärjekorras talupidaja rahuldab: endanõudeid ja vajadusi, ja teises järjekorras alles turu vajadusi. Prof. O. Jonasson iseloomustab Loode-Euroopa põllumajandust järgmiselt: "Säälnē põllumajandus on suunatud karjamajandusele, siiski jäädes intiimsesse seosesse teravilja kasvatusēga. Säärane teravilja kasvatus sõltub talundi oma tarvidusest 1/.

Kuigi meil Eestis on 33 linna, on alljärgnevas vaadeldud Eestis jaotatuna 16. linna tagamaasse /nt. Paldiski tagamaasse kuulub tervikuna ainult üks vald, sama võiks öelda enam-vähem ka teiste väikelinnade kohta./

Igal alevil ja vast alevikul on olemas oma teatav väike tagamaa, kuhu osa linnatagamaase arvestatud taluneid müüb suurema osa oma toogist, kuid sarnast piiritlust teostada oleks äärmiselt raske ega muuda ka nende "alevi tagamaa talundite" vaatlemine otse- ses seoses linnaga üldist statistilist pilti, kuna alev ostjana kuulub päämiselt ikka lähislinna tagamaasse. Seega on kõik linna tagamaa piirkonda kuuluvad talundid, arvestamata alevite ja teiste

---

1/ Economie Geography 1925 lk 283 - Artiklis " Agricultural Regions of Europe."

kohaliste rahvakujatiste mõju, paigutatud eranditult ikkagi vastava linna tagamaasse.

Valdade viisi leitud üldpind tagamaid osutuks alljärgnevaks:

/andmed on hektarides/: 1/ Tabel nr. 2

	Talundite pind	Üldpind
1. Tallinn	647 975	906 999
2. Tartu	462 453	664 670
3. Pärnu	286 412	468 721
4. Viljandi	235 119	347 120
5. Kuressaare	211 196	300 427
6. Rakvere	195 120	368 340
7. Tapa	191 835	237 120
8. Võru	160 892	218 520
9. Petseri	146 550	167 580
10. Haapsalu	121 796	153 450
11. Valga	108 397	191 160
12. Narva	107 989	238 390
13. Paide	76 735	165 840
14. Türi	73 466	132 480
15. Põltsamaa	47 306	35 280
16. Tõrva	20 609	-
	<hr/>	
	3 093 749	

Suurima talundite üldpinna omab seega Tallinna tagamaa, ~~temale~~ järgnevad: Tartu, Pärnu, Viljandi jt. Paistab, et mida suurem linn, ~~e~~

✓ Laur-Toffelmann, Eesti linnade tagamaade suurus ja rahvaarv /referaat/ Tartu, 1934. lk 1.

seda suurem ja laiaulatavamalikum on ka tema tagamaa talundite pind, mis on loomulik, kui arvestada, et suuremas linnas on kergem kaup turustada ja ka hind soodsam. Inimene läheb seetõttu ka kaugemalt suuremasse tsesntrisse. Narva, suuruselt 3. linnana, omab küll väikese tagamaa, kuid peame seejuures arvestama tema ühekülgsset asendit. Kaassõltuvuse meetod näitab tõesti, et seoses linna suurusega kasvab talundite pind, samuti ka tagamaa üldpind / korrelatsiooni koeffitsiendid vastavalt + 0,76 ja + 0,88/ Et see suhe l. eemale hoiab, on päämiselt Narva ja Valga teene, millised ühekülgsse asendi tõttu omavad väikesed tagamaad, siis Tapa, mis omab hea asendi tõttu enda suurusega võrreldes silmapaistvalt suure tagamaa./Kuresaare omab päämiselt saarelise asendi tõttu suurema tagamaa, kui seda võiks oletada-arvestades linna suurust/.

Kui võrrelda tagamaade piire maakonna piiridega, siis haaravad Tallinna ja Tartu, eriti esimene, tublisti üle oma administratiivpiiride. Kolmandamaks "ülepiiri ulatajaks" on Petseri, milline oma talundite pinnaga ületab mitmete temast palju suuremate linnade tagamaad, nagu Narva ja Valga /muidugi suurelt osalt viimaste ühekülgsse asendi tõttu/. Ülejäänud maakonnad jagunevad mitme linna vahel kuna maakondi on 11, vaadeldavaid linnu aga 16.

Kõrvutades võrdluseks talundite pindalale kaardilmõõdetud tagamaade üldpindala, näeme, et see on kõikjal suurem, ühes tagamaas protsentuaalselt rohkem, teises vähem, vastavalt suuremale või vähemale riigimetsa või muu mittepõllumajandusliku maaala %-le. Ainult Põltsamaa tagamaas ületaks talundite pindala kaardi järele mõõdetud üldpindala, milline nähe oleneb vallapiiride järele hoopis eri-

nevaks kujunenud tagamaa piirjoonest.

Päamiselt näitab üld- ja talundite pindalade vahe metsarohkust tagamaal, võrreldagu selleks ainult näit. Petseri ja Rakvere tagamaade üldpinna ja talundite pindala vahet. Metsarohkuse tõttu on tingitud ka Narva ja Rakvere tagamaa üldpinna ettehipe, võrreldes talundite pindalaga.

6. Tagamaade iseloomustus talundite ja üldise rahvaarvu järgi.

Jäabel nr. 3

	Talundite rahvaarv valdade järgi.	Tagamaade üldine rahvaarv arvestatud kaardilmõõdetud pindala järgi 1922.a.
1. Tallinn	111 164	139 894
2. Tartu	108 853	134 586
3. Petseri	59 004	58 950
4. Pärnu	50 887	63 692
5. Viljandi	43 633	65 280
6. Rakvere	42 903	62 201
7. Võru	39 683	43 300
8. Tapa	38 091	45 300
9. Kuressaare	36 987	40 141
10. Narva	24 164	33 933
11. Valga	23 618	35 126
12. Haapsalu	23 012	26 342
13. Paide	13 767	15 250
14. Türi	12 375	17 900
15. Põltsamaa	8 809	6 100
16. Tõrva	4 218	-
	<hr/> 641 168	

Tallinn püsib jälle eesotsas nii põllumajandusliku kui ka mittepõllumajandusliku rahvaarvu poolest, samuti ka teisel kohal asuv Tartu. Viimase tagamaa moodustab pindalalt umbes 2/3 Tallinna omast, kuid rahvaarvus on vahe hoopis väike. Seega nähtub juba esialgsel pealiskaudsel vaatlemisel, et rahvas Tartumaal asub põllumajandusliku maa suhtes hoopis tihedamini. Seda pole märgata inult Tartu ja Tallinna juures. Näit. Haapsalu tagamaa on talundite üldpinnalt 10-es, rahvaarvult 12-es. Kuressaare tagamaa pinnalt 5-s, rahvaarvult 9-sas. Seega on selgesti märgatav rahvaarvu suhteline kahane mine allvee ja kasvamine pealvee regiooni tagamais pinna suhtes, kuna Tartu, Tõrva, Valga, Võru ja Petseri näitavad kõik tugevat asustamist talude pndalade suhtes. Eriti viimane, mis talundite rahvastiku arvult pärib tagamaist 3. koha, on tihedamini asustatud tagamaa Eestis üldse. Et ta üldrahvastikult veidi kaugemale jääb, on seletatav sellega, et sääl elab päämiselt põllundusega teotsev rahvas ja muud tööalad on sääl vähearenenud.

Et suuremale linnale vastas üldiselt suurem tagamaa hulk ja seos üldpinna ja rahvaarvu tõusu vahel on väga tihe /korrelatsiooni koefitsient ligikaudu + 0,9/, siis ka suuremale linnale vastab üldiselt suurem elanike hulk tagamais, mida näitab võrdl. kõrge korrelatsiooni koefitsient + 0,78. Eelle eemaldumist mõjutavad päämiselt Narva ja Valga negatiivses mõttes, kuna, suurte linnadena, ühekülgse asendi tõttu nende tagamail elab suhteliselt vähe rahvast, positiivses mõttes Tapa, mis soodsa asendi tõttu omab suure ja rahvarikka tagamaa, kuid ise veel pole jõudnud vastavalt kasvada, ning Petseri

oma ümbruses oleva äärmiselt tiheda rahvastiku tõttu.

Et erinevused üksikute tagamaade juures jäävad samaks, see viitab, et allvee regiooni tagamaad oma tiheda asustusega põllumaa suhtes peaksid omama enam toitlus majanduse iseloomu, eeldades, et talund on esmajoones perekonna elukoht ja ülalpidamise hankimise vahend. Päämine küsimus oleks iseloomustada kui suurel määral üksiki tagamaa omab toitlusmajanduse ehk vastavalt turumajanduse iseloomu.

pole kahtlust, et olulisemaks teguriks teravilja kasvatamisel on selle otstarb - kasutatakse inimtoiduks, mis sunnibki teda kasvatama pere ülalpeoks põllumaa suhtes rahvatihedamail allvee regiooni tagamail.

Söödaviljad siis järelilikult taanduvad toiduviljade eest aladele, kus põllumaa suhtes vähem inimesi, mis lubab talundi majapidamist enam rakendada karjamajandusele ja seega ühtlasi ka turule lähemale.

Eriti silmatorkav on toitlusmajanduse iseloom kui toiduviljade pindalale juurde arvata kesa pindala, ning arvesse võtta, et puudub kartuli viljuspind.

Allvee /resp. toitlusmajandus/ - regioonis oli omatoitluse küsimus nii suur, et teravilju pea sugugi müügiks ei jatkunud, vaatamata sellele, et põllumaad peasjalikult toiduvilja kasvatamiseks kasutati.<sup>1/</sup>

---

<sup>1/</sup> E.Kant, Bevölkerung .... op.cit. lk. 37.

## Tabel nr. 4.

Tagamaade iseloomustus talundite arvu, üld- ja põllupinna suhtes.

Linn	Talundite arv.	Talundi keskmine üldine pind ha	Talundite põllupind ha	Põllu + aiamaa /kaardi järele mõõdetud/ ha	Põllumaa keskmine suurus talundi kohta ha.
1. Tallinn	23 829	27,19	141 040	140 200	5,92
2. Haapsalu	4 928	24,72	119 339	18 200	3,92
3. Kuressaare	8 333	25,34	31 337	28 900	3,76
4. Pärnu	10 709	26,74	82 053	78 600	7,66
5. Türi	2 629	27,94	22 514	25 200	8,56
6. Tapa	8 262	23,22	84 569	69 400	12,36
7. Rakvere	9 342	20,89	65 383	71 400	6,99
8. Narva	5 053	21,37	21 626	20 200	4,28
9. Paide	2 986	25,69	25 731	26 000	8,62
10. Põltsamaa	1 834	25,8	18 063	13 200	9,848
11. Viljandi	8 816	26,66	85 777	90 400	9,73
12. Tartu	21 697	21,31	210 415	224 200	9,69
13. Tõrva	870	23,69	10 372		11,92
14. Valga	4 794	22,59	52 426	65 900	10,93
15. Võru	8 113	19,83	78 464	78 700	9,67
16. Petseri	11 162	13,13	59 503	59 900	5,33
	133 357	23,5	1 008 612	1 010 400	7,56

1/

1/ Laur-Toffelmann, op.cit., lk 4.

1. Tallinna tagamaas on kõige enam talundeid, sellele järgneb Tartu, siis Pärnu, Petseri, Rakvere, Viljandi jt. Viljandi järgneb seega 6-ndana, kuna ta talundite üldpinnalt oli 4-as. Sarvane järjestus, võrreldes üldpinnaga, ütleb meile juba ette talundite suurused.

2. Et Viljandi jäi talude arvult kaugemale, kui oleks võinud oodata seda talundite üldpinna järele, siis peavad tema talundid olema suuremad ja ongi seda, nende keskmine üldpind on ~~13,13~~ suuremaid Eestis ja suurim pealvee regioonis, nagu näitab järgmine lahter - talundi keskmine üldpind. Tartu tagamaa talud on vähemad Tallinna omadest, sest tema tagamaa pindala moodustas ümmarguselt 2/3 Tallinna omast, talude arv aga 9/10. Petseri tagamaa, olles pinnalt 9-as, talundite arvult aga 3-as, annab üle Eesti kõige väiksema talundi üldise keskmise - 13,13 ha.

Talundi keskmine üldine pind ei anna mingit kindlat seost, kuna allvee regiooni Pärnu tagamaa talundi keskmine üldpind on sama suur kui Tartu oma jne.

Tahes näiteks leida seost talundi üldpinna ja palgaliste % tõusu vahel, annaks see korrelatsiooni koeffitsiendi kõigest 0,25, seejuures peame veel arvestama tühnõolise veaga.

Talundi üldpinna ja ühes sellega põllumaa suuruse talundi kohta tõusu vahel saaksime veelgi vähema korrelatsiooni koeffitsiendi - 0,15. Näeme, et talundi pinna tõusuga alati sügugi ei tõuse tema põllupind. Üldiselt võime öelda, et talundi keskmine suurus /23,5/ ha/ on üle Eesti ühtlane. Suurima üldpinna omavad Türi, Tallinna ja Pärnu talundid, vähema - Petseri ja Võru talundid.

3. Hoopis olulisem<sup>aga</sup> on püüda iseloomustada tagamaid põllupinna suhtes ja sellega seoses vaadelda keskmist põllupinda talundi kohta. Suurima absoluutse põllupinna omab Tartu tagamaa ja alles sellele järgneb üldpinnalt teistest kaugelt eesolev Tallinna tagamaa. Järgnevad Viljandi, Tapa, Pärnu /üldpinna suuruse tõttu/ Võru, Rakvere, Petseri ja Valga tagamaad, seega valdavalt pealvee regioon, kuna Kuressaare ja Haapsalu tagamais põllupinna vähesus<sup>on</sup> õige silmapaistev~~en~~, võrreldes üldpindalaga.

Põllumaa keskmine suurus tagamaa talundeis toob esile eriti Tapa, Tõrva, Valga, Põltsamaa, Viljandi, Tartu, Võru, näidates seega selgesti pealvee regiooni linnade tagamaade üleolekut põllumaa suhtes. Edasi platseeruks Paide ja Türi osalt ülemineku aladena; siis Pärnu ja Rakvere ning lõpuks allvee regioon puhtal kujul, eriti väikest põllupinna keskmist suurust talundi kohta osutavad Kuressaare ja Haapsalu tagamaad. Põllumaa keskmine hulk talundi kohta on seega üks selgejoonelisemaid näitajaid, millise linna tagamaa kuulub allvee, millise pealvee regiooni, näidates ühtlasi vastava linna tagamaa põllumaa headust, kus põllumaa parem, sääl on tema  $\frac{1}{2}$  talundi kohta suurem.

Erandi nagu alati moodustab Petseri, platseerudes allvee regiooni keskele, mille põhjus on meile tuntud.

Ela

Keskmine rahvastikutihedus tagamaade üldpindalade suhtes.

Tabel nr 5.

Rahvatihedus 100 ha üldpinna suhtes.

1. Petseri	35,2	9. Rakvere	16,9
2. Tartu	20,3	10. Tallinn	15,4
3. Võru	19,8	11. Paide	14,4
4. Tapa	19,1	12. Narva	14,2
5. Viljandi	18,8	13. Pärnu	13,6
6. Valga	18,4	14. Türi	13,5
7. Põltsamaa	17,3	15. Kuressaar	13,4
8. Haapsalu	17,2	16. /Tõrvat pole arvestatud/	

Elanikkude tihedus üldpinna suhtes näitab, et kõige tihedamini on meil asustatud Petseri, Tartu, Võru, Tapa, Viljandi ja Valga /muidugi ka Tõrva/ tagamaad, millest järeldame, et elanikkude tihedus üldpinna suhtes kasvab siirdumisel allvee regioonist pealvee omasse. Mõningal juhul ei saa üldpinda pidada küllalt heaks mõõdupuuks; teades, et asustamise tihedus näitab pinnase headust ei tohiks Pärnu ja eriti Türi tagamaa olla pinnaselt niipalju halvem Haapsalu tagamaa omast, kui seda võiks arvata rahvastikutiheduse järelle. Siin mõjub kindlasti kaasa metsa /ja soode/ rohkus vastavais tagamais, kuna Haapsalu tagamaa on Pärnu ja Türi tagamaadega võrreldes tunduvalt metsavaesem.

Keskmine põllumajandusliku rahvastiku tihedus talundite  
üldpindala suhtes.

Tabel nr. 6.

Põllumajandusliku rahvastiku tihedus 100 ha  
talundite pinnal.

1. Petseri	40,26	9. Haapsalu	18,89
2. Võru	24,66	10. Põltsamaa	18,62
3. Tartu	23,54	11. Viljandi	18,56
4. Narva	22,38	12. Paide	17,94
5. Rakvere	21,99	13. Pärnu	17,77
6. Valga	21,81	14. Kuressaare	17,51
7. Tõrva	20,46	15. Tallinn	17,16
8. Tapa	19,85	16. Türi	16,84

Osalt parema, osalt sama pildi annab elanikkude arv 100 ha talundite pinnal. Võttes ühel poolt erandina Narva ja teiselt poolt osalt Viljandi, näitab ta küllalt selgesti pealvee regiooni talundite pinna tihedamat asustamist /Petseri, Võru, Tartu, Rakvere, Valga, Tõrva, Tapa /. Igatahes ei leia meie siin seda suurt vahet, mis näis olevat Pärnu ja Haapsalu vahel, tagamaade suhtes.

Narva erandseisukoht on seletatav tema tagamaas valitseva osalise Vene mõjuga, Viljandi ja Türi - suure talundi keskmise üldise pinnaga.

Keskmine põllumajandusliku rahvastiku tihedus produktiivsete pindalade /põllumaa/ suhtes.

Tabel nr. 7.

Põllumajanduslik rahvatihedus 100 ha põllumaa suhtes.

1. Haapsalu	118,99	9. Paide	53,5
2. Kuressaare	118,03	10. Tartu	51,73
3. Narva	111,74	11. Viljandi	50,88
4. Petseri	99,16	12. Võru	50,57
5. Tallinn	78,82	13. Põltsamaa	48,77
6. Rakvere	65,62	14. Valga	45,05
7. Pärnu	62,02	15. Tapa	45,04
8. Türi	54,97	16. Tõrva	40,67

Rahvatihedus põllupinna suhtes, oleneb sellest, et põllumaa hulk talundi kohta oli pealvee regiooni t gamaade talundeis kaugelt suurem allvee regiooni tagamaade talundite omast, pakub seepärast otse vastupidist pilti eelvaadelduile. Rahvatihedus põllupinna suhtes on seda hõredam, mida enam on talundil põllumaad või mida suurem on rahvatihedus üldise talundi maa suhtes. Nüüd on just Tõrva, Tapa, Valga, Põltsamaa, Võru, Viljandi ja Tartu need, millised omavad väiksema rahvatiheduse põllumaa suhtes. Põllumaa /tähtsama kultuurmaa/ % pealvee regiooni talundeis on nii suur, et muudab kõige tihedama rahvastiku üldpinna suhtes kõige hõredamaks, madalaprotsendilisemaks põllupinna suhtes. Petseri oma erinevate olude tõttu platseeruks allvee regiooni keskele.

Allvee regiooni tüübilisemad esindajad on Haapsalu ja Kuressaare. Nende tagamaade põllumaa ühikuile tuleb rohkem kui kahekordne arv inimesi, kui keskmiselt pealvee regiooni tagamaade põllumaa ühikuile, Haapsalu ja Tõrva vahe on peagu kolmekordne. Sellest oleneb nende maade väike intensiteet ja pinnade pidurdatud areng. Narvagi väljendab siin oma tüübilist allvee regiooni tagamaa ilmet.

Võrdlus linnaelanike ~~arvu~~ ja tagamaade elanike arvu vahel.

Vaatame, mitu talundi elanikku igas tagamaas tuleb ühe linna elaniku kohta. Leitud suhted on järgmised:

*Tabel nr. 8*

1. Petseri	14,1:1
2. Tapa	10,4:1
3. Kuressaare	8,2:1
4. Võru	7,4:1
5. Haapsalu	4,8:1
6. Rakvere	4,3:1
7. Türi	4,3:1
8. Paide	4,2:1
9. Viljandi	3,7:1
10. Põltsamaa	3,4:1
11. Pärnu	2,5:1
12. Valga	2,2:1
13. Tartu	1,9:1
14. Tõrva	1,7:1
15. Narva	1,0:1
16. Tallinn	
/ühes Nõmmega/	0,7:1

Nende suhete järgi on selge, kui võrd suurel hulgal tagamaad oma toodangut võivad realiseerida linna turul. On kindel, et tagamaade toodangu tõstmine ja arendamine oleneb esmajoonel nende turukeskuste - linnade - ostumahust. See ostumaht on enam-vähem võrdeline linnade elanike arvuga.

Olukord, kus ühele tagamaa talundi elanikule vastab samuti üks linnaelanik, nagu see on Tallinna ja Narva juures, on loomulikult kõige soodsam tagamaale, kuna igale tootjale maaelanikule vastab keskmiselt üks maasaaduste tarbija linnas ja seepärast on kerge saadusi turustada.

Kõige halvemas seisukorras selles suhtes on, nagu nähtub tabelist, Petseri ja Tapa tagamaad, kus 14 /ja vastavalt 10/ talu-inimest varustavad üht linnaelanikku. Paratamatult peavad tagamaad, kus 1 linnaelanikule tuleb palju maaelanikke ja saadused seetõttu omal linnas turgu ei leia, püüdma oma toogi ülejäägid saata mõne niisuguse linna turule, kus suhe linnaelanike ja taluelanike - produtsentide vahel on väiksem.

Eriti on selge, et Petseri, Tapa ja teised suhtelt neile lähedased tagamaad peavad seetõttu oma saadusi ka teiste linnade turgudele mahutama või linnaturu kaudu ekspordiks toimetama. Muidugi peame seejuures arvestama ka vastava tagamaa suhtelist produtsioonivõimet. Ka ei või alati öelda, et suuremas linnas hind oleks reeglipäraselt kõrgem. Teame, et Tartu olles suuruselt II linn, ainete hindadelt platseerub 8-le kohale. Suuremas linnas on seetõttu esmajoonel kergem saadusi realiseerida.

Et tagamaad oma toodantut realiseerides selle ülejäägid peavad

saatma suuremate linnade turgudele ja linnaturu kaudu edasi ekspordiks, sellega on seletatav ka Tallinna eksportvõime. Tallinn, mis oma tagamaa toogi julgesti ära tarvitab, on ometi võimeline teiste linnade maasaadusi eksportima, seetõttu saadavadki paljude teiste linnade tagamaad oma toogi ülejäägi siia.

d. Kaubanduskäitiste leving linnalistel tagamaadel.  
=====

Sisekaubanduskäitiste sfääris kohtume võrdlemisi kireva ja keeruka struktuuriga, tähelepanelikumal vaatlusel suudame aga teostada analüüsi ja eraldada tervikust kogukama rühma - pinnapaigaliste kaubanduskäitiste kompleksi, oma vaatluse objektiks. Kaasajal on praksises ju teostamata, et iga produtsent looks otseühenduse konsumentkonnaga, see raiskaks antiratsionaalselt aega ja tükeldaks pideva produktsiooni protsesse, mõjudes laostavalt käitisele, seejärel on tekkinud majandusliku arengu sünnitiseks vahetusliikluse funktsioone arendavate subjektide kompleks - kaupmeeskond, kes oma tehingkondadega moodustavad riigi pinnapaigaliste kaupluste võrgu. Kui heita pilgu minevikku, siis näeme, et vahetusliikluse funktsioonid - ostumüügi tehingud, ainuõiguslikult olid allutatud linnadele, kuid alates 17. sajandiga, saabub kaubanduse tung maale, ligemale arvukale konsumentkonnale, nii näeme, et kaasaegne pinnapaigaliste kaupluste maaline leving on sajandeid kestnud maa ja linna vahelise võitluse resultaat, võitluse, mille kestel maa juba 1/3 kaupluste üldarvust on suutnud eraldada linnast ja allutada endale, kuid praegugi see arv on

rahvastiku paiknemisega vastuproportsioonis, sest rahvastikuliselt mahutab endasse maa 2/3, mis aga varemil aegadel oli palju suurem, kuna kaasajal urbanisatsioon seda suhet ühe tundavamalt oma kasuks muudab.

Pinnapaigalistes kauplustes töötavast rahvastikust üldpildi saamiseks, peab paratamatult veel kasutama eelmise rahvaloenduse andmeid, mis küll on tunduvalt vananenud, sest kaubanduslike ettevõtete arv 1923 kuni 1931 aastani on suurenenud 2939 võrra ehk 27%, järjekult on suurenenud ka sellel alal töötava rahvastiku arv. Eelmise rahvaloenduse andmeil<sup>1/</sup> oli seondunud meil pinnapaiksete kauplustega 27859 inimest ehk 2,5% rahvastikust, alevitesse 2064, mis on 8% alevite rahvastikust ja maaale 4662, mis on 0,6% maalises rahvastikust, nii näeme, et lõviosa kaubanduslikust rahvastikust omavad linnad, 76% /kaupluste % 61/ ja seepärast et sääl on levinud suurema töötava personaaliga kauplused, maa aga 16,6% ja alevid 7,4%. See on aga tingitud sellest, et kaupluste leving on seotud enam kui ükski muu tööala territoriaalselt ümbruskonna tarvete ja nõuetega, mis dikteerib nende iseloomu ja koondused, kaubanduse ülesanne on ju lähendada pakkumine ja nõudmine, nii ajaliliselt kui ruumiliselt, anda kaupadele omadus olla sääl, kus neid vajatakse ja ajal, millal neid vajatakse.

---

1/ J. Janusson "Eesti majanduslik areng", Tallinn, 1932 lk 47.

Kaupluste levingust tagamaade kaupa püüab anda ülevaate alljärgnev tabel.

Tabel nr. 9.

	Üldpind km <sup>2</sup>	Kauplusi tagamaal	Kaupluse rajoon km <sup>2</sup>	Kaupluste tihe- dus pro 10 km <sup>2</sup>
Tallinn	9070	560	16	0,6
Tartu	6647	748	9	1,1
Pärnu	4687	356	13	0,8
Viljandi	3471	299	12	0,9
Kuresaare	3004	61	50	0,2
Rakvere	3683	242	15	0,7
Narva	2384	222	11	1,0
Tapa	2371	230	10	1,0
Võru	2185	210	10	1,0
Valga	1912	153	13	0,8
Petseri	1676	165	10	1,0
Paide	1658	56	19	0,5
Haapsalu	1535	94	16	0,7
Türi	1325	104	13	0,8
Põltsamaa	353	30	12	0,9
Tõrva		22		

Nagu nähtub esitatud tabelist ei kasva kaupluste arv proportsionaalselt tagamaade pindala suurenemistega vaid esinevad tunduavad kõrvalekalded, nii-ühele pinnapaigalisele kauplusele tulev tegevuseraioon peab olema võrdlemisi lahkuminev erinevail tagamail, mida ka selgesti kolmas lahter tabelist tõendab ja kõikumised on võrdle-

misi suured /Kuressaare ja Tartu/. ~~ehk~~ Võttes vastupidiselt, kaupluste tiheduse tagamaadel 10 km<sup>2</sup>pinna suhtes, <sup>mis väärne, et see</sup> mis vihjab sellele, et kohati peavad esinema teravalt kaupluste levingut soodustavad, teisel aga kaupluste levingut takistavad tegurid või nende korreaalkompleksid.

Maaliste pinnapaigaliste kaupluste levingut mõjutavate tegurite kogus on võrdlemisi suur, kuid meie püüame vaadelda tähtsamaid, leida nende tüübilisemaid esinemise kohti üksikult ja seoses teistega. Nagu teame Eestis kasvab põllu osatähtsus loodest-kakku, sama tendentsi märkame jälgides maaliste kaupluste levingut, nii korrel. koeff. põllupinna % ja maaliste pinnapaigaliste kaupluste tiheduse vahel on + 0,96 seega valitseb pea täielik kaassõltuvus, edasi teame et põllupinna % on Eestis omakorda sõltuvuses jääaegsete kuhjatiste paksusest, seega kaupluste ruumiline leving oleneb tuntavalt looduslikkudest tingimustest, kusjuures reljeefi ja pinnase iseloom kutsub esile tühikuid osaldi, nagu seda on suured soode, rabade, metsade, niitude jne. kompleksid / Emajõe luht, Alutagune, Kuresoo, Kikerperesoo, Umbussisoo jne./ Suuri tühikuid loovad ka endi ümber linnad, millede ulatused olenevad omakorda linna kaubanduslikust intensiteedist, turu ostuvõimelisusest, isokroonikast jne., iga linna ümber kehtiks nagu praegu veel keskaegne "Meilenrecht", kuid see on nüüd loomulik, alateadlikult kujunenud, mis eriti teravasti on märgatav Tartu, Viljandi, Petseri, VALga ja Narva juures, kuid see on üldine väkestel tagamaadel avaldades isegi üldist mõju /Põltsamaa, Tõrva/ kogu tagamaa suhtes. Veel üks tähtis faktor, mis mõjutab kaupluste maalist levingut on transport kulud, nagu mainib Tugan-Baranovsky, on kauba

minemi raioon vastuproportsionaalne transportkulude ruudule, seetõttu ka alad, mida ei läbista raudteed ega veeteestik moodustavad tüüpiliseid üldises pildis, nagu seda on Põltsamaa, ümbruskond-suuremad kaupade kvantumid ostab kas Jõgevalt või Võhmaalt, sest talumees ei arvesta rahaga mitte oma veidi pikemat sõitu enda hobusega, kui ta saab osta odavamalt. Seda võib ka järeldada Kuressaare tagamaa suhtes, kus linnast maale kauba transportimine tõstab hinda, mistõttu tagamaal hõre kaupluste leving, muidugi pole see ainupõhjus ja sama võib ütelda ka Tõrva kohta.

Nii näeme, et kaupluste ruumiline leving on tihedas seoses rea faktoritega, mis üksikutes kohtades teravamalt üksikult esile kerkivad, enamikus aga näeme nende korreaalmõjusid, seetõttu igal konkreetsel juhul, peame arvestama konkreetsete oludega ja mõjuritega.

Maaliste kaupluste levingus on tugev ühe kaupluse liigi ülekaal. Mis ka täiesti põhjendatud ja arusaadav, kui meenutame seda, et suurema kaupluste kontsentratsiooniga tagamaal /Tartu/ küünis kaupluse tegevuse raioon veel 9 km<sup>2</sup>, kui vaatleme aga teist äärmust, Kuressaare tagamaad, kusse on 50 km<sup>2</sup>, et sellises olukorras ei saa teostuda differentseerumine ja spetsialiseerumine kaupluste seas, vaid ühest kauplusest peab olema saada enamvähem kõike, mida alaliselt vajab tarbijaskond ja seetõttu pole võimalik spetsialiseerumine, kujuka pildi annabki siin Kuressaare tagamaa, kus segakaupluste % on 93, mida aga üldreeglikult ei saa arendada, sest üksikute alade individuaalsed tegurid on küllaldaselt mõjuvad.

Püüame seda jälgida seoses põllu osatähtsuse levinguga, sest põld on ju maal peamine tooteala. Eestis põllu osatähtsus kasvab loodest kakku, mida jälgib ka kaupluste tihedus, nagu nägime eelpool, kui jälgida elanikkude tiheduse kasvu ühe maakaupluse kohta ja paralleelselt põlluhulga kasvu ühe elaniku kohta, näeme nende vahel valitsevat negatiivset korrelatsiooni /korrel.koeff.=-0,7/, tähendab põllumaa hulga kasvuga elaniku kohta väheneb elanikkude arv ühe maalise kaupluse kohta, arusaadav, et põlluhulga suurenemisega maalise elaniku kohta kaasleb rahva ostujõu kasv ja väiksem ostujõulisem rahvakogus suudab ülalpidada ühe kaupluse vast paremini, kui kogukam aga ostujõult nõrgem tarbijaskond. Nii näemegi, et riigi kesk ja kagu alas tõuseb maalise kaubanduse intentsiteet, sest siia liitub III järgu kauplustele veel kogukas II järgu kaupluste võrk.

Kaubanduse intentsiteedi levingut linnades ja nende tagamaadel püüame jälgida kolme teguri koosmõju resultaadina, milleks kasustame graafilist meetodi, kus üldpilt võrdlemisi selgelt kerkib esile, nagu erandlikud linnad ja tagamaad, mistõttu saab teostada ka nende individuaal-olude analüüsi.

Tabel nr. 10.	Talundite rahvastiku tihedus pro 100 ha põllumaad	Üldtihedus	Talundite elanike ke ühe maakaupluse punkti kohta. <sup>x/</sup>
Kuressaare	118	18,3	606
Petseri	99	35,2	315
Haapsalu	119	17,2	258
Paide	54	14,4	183
Valga	45	18,4	177
Tallinn	79	15,4	171
Võru	51	19,8	165
Rakvere	66	16,9	160
Tartu	52	20,3	159
Narva	112	14,2	158
Pärnu	62	13,6	152
Viljandi	51	18,8	149
Tapa	45	19,1	132
Türi	55	13,5	96

x/ Viimases lahtris on arvestatud I järgu kauplus - 3, II järgu kauplus - 2 ja III järgu kauplus - 1 punkt, seega liites saadud maakaupluste võrk. õ

Valinud tabelist esimese ja teise lahtri aluskavaks saab määratella nende tunnuste järele tagamaade loomulikud asendid üksteise suhtes, valides kolmandaks teguriks talundite rahvastiku tiheduse ühe maakaupluse kohta, mis iseloomustab tagamaade kaubanduslikku intensiteeti, näeme reeglipärasest intensiteedi kasvu rannikult riigi kesk ja kagu alasse s.o. toitlusmajanduse regioonist turumajanduse

regiooni.

Kuid erandlikud intentsiteedid oma asendi suhtes omavad Narva tagamaa /+/, jõudnud ette asendlikest eeldustest teiste suhtes ja Paide, Põltsamaa, Valga /-/- tagamaad on tunduvalt maha jäänud. See on ka arusaadav kui analüüsida nende individuaal olundeid, nimelt Narva tagamaa omab hää asendi transportolude suhtes, rannikul aga arenevad tuntud suvitaskohad /Narva-Jõesuu, Sillamäe jne./ mis mõjuvad ka kaubandusele elustavalt, linn ise aga seevastu ei oma suuremat kaubanduslikku intentsiivsust. Seevastu Paide ja Põltsamaa tagamaad transportolude suhtes on päris vaeslapse osas, Valga tagamaal avaldab tugevat mõju linna gravitatsioon, mida soodustab hää isokroonika /Võrdle näti. Viljandi ja Valga tagamaade suurust ja linna kaupluste arvu./.

Et saada ülevaadet linnade kaubanduslikust intensiivsusest, sellega kaasas ka nende gravitatsioonist normaal oludes, jälgime seda samuti graafiliselt, kolme faktori korreaal resultaadina.

Valinud järgnevast tabelist teise ja kolmanda lahtri põhikavaks, mille alusel saab määrata linnade loomulikud asendid üksteise suhtes olenevalt nendest faktoritest ja kolmandaks valinud kaubandusliku kutseharu rühmaga seondunud elanike % linnaelanikest, mis iseloomustab kaubanduse intensiivsust linnades näeme, et linnade kaubanduslik intensiteet samuti kui tagamaadel tõuseb tootlusmajanduse regioonist turumajanduse regiooni, kulmides Võrus, väiksema intentsiteedi omab aga Narva, kuna temal on võrdlemisi arenenud tagamaa.

Jabel nr. 11.

	Kaubandusliku kutseharu rühma- ga seondunud elanikke % linnaelanikest.	Talundi rahvastiku tihedus pro 100 ha põllumaad.	Tagamaa elanikkude tihedus ühe linnakaupluse suhtes.
Võru	17	51	311
Rakvere	15	66	228
Tartu	14	52	133
Tallinna	13	79	63
Kuressaare	13	118	514
Viljandi	12	51	275
Pärnu	11	62	129
Valga	11	45	133
Paide	11	54	242
Haapsalu	10	119	239
Narva	9	112	91

Erandlikult on arenenud Tallinna intensiteet, mis on arusaadav tema erilise seisundi tõttu, kuna tagasitõmbunud on Valga, Paide ja Viljandi, et Paide ja Viljandi tagamaad on intensiteedi suhtes erilises seisundis on arusaadav, sest need kaks linna pole kuidagi eelistatud transportolude suhtes, mistõttu ei saa ka omada suuremat intensiteeti kaubanduse alal, kuid üldiselt Paide ühes tagamaaga on <sup>enam</sup> ~~mehe~~ jäänud, <sup>maha</sup> kui seda oletada võiks, sest ta on kui puurisuritud tugevamate linnade ja nende tagamaade vahele, kus transportolud, põllundus jne. paljumeenam arenenud.

Kui lõpuks tahaksime üldpilti saada maaliste pinnapaigaliste kaupluste levingust kogu Eesti ulatuses, siis peame meenutama, et

kaupluste leving võrdlemisi hästi jälgib Eesti maastikulisi ühikuid,<sup>1</sup> nii maaliste pinnapiigaliste kaupluste agglomeratsioonituumalad ühtuvad Pandivere, Palamuse-Äksi, Otepää, Viljandi, ja Haanja maastikuliste tüüpaladega, kuna Kesk-Harju, Pärnu tasandikkude ja Alutaguse tüüpalad moodustavad tüübilisemaid ühikuid kaupluste üldise võrgu levingus. Nii näeme, et kaupluste levingut linnalistel tagamaadel mõjutasid rida mitmekesiseid faktoreid.

#### 4. Asulate võrgu kujundamine Eestis.

##### a. Asulate võrgu kujundamise põhimõtteid.

Cristaller on veendunud selles, et liiklusprintsiiibil põhinev kesksete asulate võrk on tihedam varustusprintsiiibil tekkinud asulate võrgust, kuna viimased on tavaliselt ebatihedalt paiknenud. Tihedastiasustatud, jõukates piirkondades omab aga ülekaalu valdavama tööstusliku rahvastikuga liiklusprintsiiip, kuna hõredamalt asustatud põllumajanduslikes piirkonnas on valdavam varustusprintsiiibil kujunenud asulate võrk. See mainitud teoreetiline kaalutlus osutub õigeks uurides Eesti kesksete asulate võrgu kujunemist, kuna ju eelmainitud asulate võrk siin valdavamas areaalproduktidega riigis baseerub peamiselt varustusprintsiiibil.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Pröf. Granö "Eesti maastikulised üksused" ajak. "Loodus" 1922.

<sup>2</sup>E. Kant, Bevölkerung... op.cit., lk 195.

Eriti peab <sup>2</sup> alla kriipsutama <sup>1</sup> varustusprintsibi tähtsust Eesti riigis, sest riigi jõukuse suurenemise ja turumajanduse arenguga kasvab vähemalt samal määral nõudmine ja pakkumine - arvestades keskmise hüvise ja teenustuse seisukohaga.

Varustusprintsibile vastavalt arenevat kesksete asulate ühtlaselt orienteeritud võrku mõjustab omalt poolt jikka suureneval määral leviv ja laienev lineaarselt orienteeritud liiklusprintsip. Viimase põhialuseks kujunevad ühelt poolt uued keskused /nt. raudteejaamade ümber/ tekkivad alevikud /Flecken/ ja maislinnad nagu Mõisaküla, Türi Tapa/. Teisalt aga omab liiklusprintsip selektiivset mõju mis väljendub säärase vähemate teede ja nende mõjupiirkonnas asuvate keskuste tähtsuse vähenemises, iseäranis kui nad on seotud kõrgemate transportkuludega või ka suurema ajakuluga. Seevastu tõuseb aga tähtsus selliste teede <sup>ja nende mõjupiirkondade</sup> millistel liiklemine on kiirem ja odavam. 1/ Säärast mõju avaldavad Eesti Vabariigi ajal ehitatud uued Raudteed Rapla-Virtsu ja Tartu-Petseri ning viimasel aastakümnel arvurikkamaks ja tihedamaks muutunud jõuvankrite liinid.

Kesksete asulate juures võime jälgida nende ümber teatud korrapärase kontsentriliste ringidena esinevaid väikeste asulate vanikuid. Linliku keskuse lähimas vanikus esinevad kõige väiksemad kesksed asulad, milledest kaugemal järgneb väikeste keskuste vanik, kuna perifeeriavanikus leiame keskmisi tsentraalseid asulaid. Nii esineb kesksete asulate koosmõju teatud kuju kindlas subordinatsioonis, mis vastab Chabot kokkuvõtlikule vormelile ühe linna mõjutsoo-

---

1/ ibid. lk 193-194.

nide struktuurist 1/ /les zones d'influence/: Linlikud keskused levivad oma mõju just väiksemate linnade kaudu. Nii kujuneb vasall- ja mõjualuse-linna linliku organisatsiooni armatuur 2/.

Linna vasallkeskuste sisevaniku leiame ühetunni kättesaadavuse kaugusel, kuna suuremate linnade abitsentraalide keskmise vaniku ja vähemate linnade välisvaniku levimispiirkond esineb 2-3 tunni kättesaadavuse piirides 3/. Eelpooltooduga ühtuvad Krepp'i laatade asupaikade uurimise tulemused, kust nähtub, et 30 km raadiuse kaugusel linnast tema ümbruses laatasid ei esine väljaarvatud üksikud erandjuhtumid, kuna kaugemal on kujunenud tähtsamate laatade ja turuasukohtade eriline tsoon. Sääljuures ilmneb, turukeskuste kapatsiteedi suurenevus tema tagamaa piirkonnas, mida soodustab liiklusgeograafia peamiselt raudteede olud 4/ . Siinjuures osutab kahte erineva suurusega turukeskust ühenadav raudteeliin eriliselt intensiivseks konkurentsvahendiks suuremale turukeskusele.

---

1/ Chabot'i järgi ümbritsevad linna kolm vööd: 1. vahetu ümbrus, 2. naabus ja 3. kaugtagamaa, mis varustab linna ja kuhu tekivad oma keskused, sõltuvuses aga tsentraalsest asulast. Sageli esineb perifeerial asuvate, asulate ja tsentraalse asula vahel veel

rida vahemisi väiksemaid asulaid, mis kõik on tsentraalse asula trabandid. /E.Kareda, Tartu rahvastikust ja ärilast. Koguteos Tartu IV 1936. lk 264.

2/ E.Kant, op.cit., lk 195.

3/ ibid, op. cit. 197

4/ ibid.

b. Eestimaa kesksed peasüsteemid /E.Kant'i järgi/.

Nagu E.Kant on maininud <sup>1/</sup>, oleks kõige õigem ja loomulikum Eesti liigestus sub- ja superakvaatseiks regioonideks /resp. Kõrg- ja Madal-Eesti/.

Eesti kesksete asulate kõrgema süsteemi kujundavad peamiselt kahe täislinna - Tallinna ja Tartu - tagamaad.

Tallinn kujundab Madal-Eesti peasisüsteemi, kuna Tartu on tähtsama sisemaise süsteemi linlikuks keskuseks Kõrg-Eestis. Mõlemad süsteemid on korrapärase kujunemisega, kuna nende süsteemi<sup>le</sup> piiritlevad perifeeriarüngid lõikuvad Viljandis ja Rakveres. Väljaspool mõlemaid peasisüsteeme jäävad isoleerituina Kuressaare ja Narva, ning Lõunas osaliselt isoleeritud Pärnu süsteem. Viimased kuulusid enne Eesti iseseisvust teistesse peasisüsteemidesse, nimelt Kuressaare ja Pärnu - Riia süsteemi, ning Narva - Peterburi süsteemi ja Petseri ühes Petserimaaga - Pihkva süsteemi.

Iseseisvusajast alates Eesti põhja-ida osa eraldati. Peterburi-/Leningradi/ süsteemist ja subordineeriti Tallinna süsteemile, kusjuures Tallinn- Narva raudteeliin kujunes määravaks seoseks ja liiklemissuunajaks. Sama võib öelda lõuna-lääne Eesti kohta, kus Tallinn-Lelle-Eidapere-Pärnu raudteeliin Pärnu viis tihedasse sidemisse Tallinna süsteemiga. Nii on mainitud süsteem põhja-ida ja lõuna-lääne Eesti lähemale tõmbamisega laiendanud oma piirkonda tervele Madal-Eestile ja endaga tihedamini liitnud Kõrg-Eesti kaks

---

<sup>1/</sup> E.Kant, op.cit, lk 61,72.

kõrgpiirkonda, ~~na~~ lade süsteemi kujundavad keskused <sup>+</sup>, Viljandi ja Rakvere - küll ühiselt esinevad nii Tallinna kui Tartu perifeeriasõris-<sup>radon</sup> kes~~kes~~ aga Tartu kui Kõrg-Eesti peasüsteemi keskusega ~~on~~ palju vähemal määral seoses. Kaheldamatult on siin avaldanud mõju raudteeliini puudumine <sup>1/</sup>.

Tartu peasüsteemi on subordineeritud Pihva süsteemist eraldatud Petseri alasüsteem, millise Tartu-Petseri raudtee tihedamini seostas Tartu peasüsteemiga.

Eelmainitust võime järeldada Tallinna kui Eesti suurima linna laialdast mõju ka teisel pool Madal-Eesti piire, kuna Tartu peasüsteemi piirkond isegi tervet Kõrg-Eestit ei haara oma mõju alla. Siit võime ka järeldada, et raudteevõrk toob kasu suuremale keskusel suuremal ja väiksemale keskusel väiksemal määral <sup>2/</sup>.

### c. Tallinna peasüsteem.

Tallinn koos administratiivselt iseseisva Nõmmeaga on suurim linlik aglomeratsioon Eestimaal. 1934.a. rahvalugemise andmeil elas nn. Suur-Tallinnas /137.792 + 15.105 = 152.897/ 152.897 elanikku. Häade liiklusolude tõttu /peaaegu aasta läbi navigatsioonivõimeline ja raudteeliinide algjaam nii kitsaskui laiaööpmelisel teedel/ vahendab Tallinn 9/10 väärtuse ja 4/5 koguse järgi Eesti kogu väliskaubandusest, niisamuti peaaegu kogu transiitkaubanduse. See kogu maa

---

<sup>1/</sup> ibid lk. 199-200

<sup>2/</sup> E.Kant, op.cit., lk 200.

eksporti ja impordi valitsev positsioon koos suhteliselt arvurikka elanikkonnaga / 1/8 kogu riigi rahvastikust/ teeb Tallinna Eestimees tähtsaimaks kaubanduskeskuseks. Raudtee sõlmpunktiks olemine suurendab Tallinna tsentraalset tähtsust võrreldes teiste sisemaiste Eestimees asulatega. Kuigi ta ekstsentriliselt asetub, on ta siiski tähtsamaid liikluskeskusi. 1/

Ka tööstuslinnana on Tallinn suurim teiste Eestimees linlike keskuste seas / 40,3% linna elanikkonnast omab tööstusliku elukutse/. Tööstusharudest on esikohal metallitööstus, millele järgnevad elatisvahendite ja maitseainete-, puu-, rõivastus-, tekstiil-, paberi-, ja teised tööstused /vaata tabel/ 2/

---

1/ E.Kant, op.cit., lk 201.

2/ ibid lk 202.

Käitiste ja töötajate arv Suur- ja kesktööstustes Tallinnas

suur- ja kesktööstustes 1. VII 1932.a.

Tabel nr. 12.

Tööstusharu	Suurtööstus		Kesktööstus		K o k k u	
	Käitiste arv	Töötajate a.	Käit. arv.	Tööt. arv.	Käitisi	Töölisi
I Kivimurrud ja kaevandused	1	132	-	-	1	132
II Mineraalide ümbertöötamine	6	205	13	150	19	355
III Metallitööstused	25	2489	30	294	55	2787
IV Keemiatööstused	5	282	16	170	21	452
V Nahatööstused	2	104	2	13	4	117
VI Tekstiilitööstused	10	1349	9	150	19	355
VII Puutööstused	10	1694	27	213	37	1907
VIII Paberitööstused	7	1270	6	70	13	1340
IX Polygraafiatööst.	13	802	15	136	28	938
X Elatis- ja maitseseainete tööst.	19	1731	43	371	62	2102
XI Rõivastus- ja riidetööstused	15	1267	29	301	44	1568
XII Puhastustööde t.	3	89	7	77	10	166
XIII Ehitustööd	10	946	19	194	29	1140
XIV Elektri- ja gaasitööst.	2	507	1	7	3	514

Tagamaa ja vasallasulad: abi- ja kõrvalkeskused.

Tallinna süsteemi vahetu ja lähem tagamaa ulatub oma suuruses ja terviklikkuses süsteemi kolmandavälikuni, st. mööda kõverat, mis läbib Haapsalu-Märjamaa-Türi-Paide-Tapa /E.Kant'i Bevolkerung 10 ja 11 kaart/. Tagamaa elanikkonna suhe peakeskuse linnaelanikkonnaga on ligikaudu 1:1, kusjuures tagamaa rahvatihedus keskmiselt 1 km<sup>2</sup> on 15-16 elanikku.

Tallinna ja teda ümbritseva tagamaa välisvaniku vahel võime näha kahte abikeskuste vanikut, mis sõltuvad peakeskuse kaugusest ja teiselt poolt tihedamini asustatud tagamaaosade lokalisatsioonist 1/.

Sisevanik algab Paldiskist ja kulgeb üle Keila-Aruküla-Raasku-Jõelähtme, markeerides peakeskusele mittekasuliku ala piiri ja olles peakeskusest enam-vähem ühe tunni kaugusel. Kohe seejärgi tuleb Tallinna lähem ümbrus agraargeograafilise vahelduvusega, mis omab minemi- ja liikluse soodustusi peamiselt raudteeliinide tiheduse tõttu. Mainitud turuminemiala esindab erilist kartuli- ja põlluheina kasvatamise tsooni, mis pealinna turule saadab eriti piima 2/. Tallinna ja tema abikeskuste sisevaniku vaheline ala on tugevasti mõjustatud Tallinna lokaalvööde. Sisevaniku abikeskusist on tähtsaid Paldiski/851 el./ ja Keila /969 el./ kääbuslinnad. Keila, olles sõlmpunkt Haapsalu ja Paldiskisse suunduvatel raudteedel, on elujõulisem vasallaglomeatsioon kui Paldiski, ületades viimase ka elanike

---

1/ E.Kant, op.cit., lk 204.

2/ ibid.

arvult.

Elanike arvu suurenemist tuleb panna sealse tekstiilvabriku arvele. Sisevaniku lõunasektoris asub Saku väikealevik /293 el./ raudteejaamana Tallinn-Viljandi liinil ja samanimelise õllevabriku asupaigana. Sisevaniku idasektoris leiame rea kääbusalevikke /Raasiku, ARÜküla, Haljava, Koogi, Jäelähtme/, kelle kogu elanikkond on 773 in. kokku. Raasiku raudteejaamast kulgeb 8 km pikkune kitsarööpmeline raudtee Jägala tselluloosivabrikusse, mis töötab Jägala kose veejõuga. Jäelähtme läheduses Ülgastes asub fosforiidivabrik /põles käesoleval aastal maha/, saades fosforiiti obulus liivakivist.

Tallinna teine - keskmine - abikeskuste vanik on halvasti väljakujunenud, kuna vaniku piirkonnas rahvastik väga hõredalt on asustatud. Edelas kohtame ainult väikealevikke nagu Kose, Kehra, Kuusalu. Lõuna ja Loode sektoris esineb juba märkimisväärseid alevikke, mille tekkimist on soodustanud Tallinn-Viljandi ja Tallinn-Haapsalu raudteeliinid. Lõunasektoris näeme suuralevikku Kohilat /952 el./ ühe suurema paberivabriku asupaigana, samas läheduses asub väikealevik Hageri. Suurema tähtsuse omab Rapla suuralevik /887 el./ 3 km kaugusel samanimelisest raudtee sõlmpunktist, mille tähtsus eriti tõusis Rapla-Virtsu raudteeliini avamisega. Keskmise vaniku loode sektoris esinevad kääbus- ja väikealevikud /Riisipere, Nissi, Sooniste-Ellamaa, viimases asub linna turbatööstus ja suurim Eesti elektri- jaam/, nende alevike elanike arv on kokku 523 in. Viimati mainitud kesksete alevikkude - Rapla-Sooniste - järgi tuleb mainida kääbus-

ja väikealevikke /Kaeva-Lelle-Hiiekõnnu-Käru ja Risti-Palivere-Taeb-  
la/, mis piki raudteed sesinevad raudteejaamade asuladena välisva-  
nikuni 1/.

Tallinna tagamaa välisvanikus esineb rida linlikke keskusi,  
mille elanikearv ulatub maislinna /2000-5000/ elanike arvuni.  
Säärased linlikud keskused on Haapsalu, Türi, Paide ja Tapa mais-  
linnad, millel teatud määral on väljakujunenud iseseisev tagamaa  
piirkond ja alasüsteemid.

Suurim mainituist keskustest on maakonnalinn Haapsalu /4649 el/  
Abikeskused Kullamaa-Silla, Lihula, Käina ja Kärdla asuvad keskmis-  
selt 4 - 5 tunni kaugusega vöötmes. Nendest tähtsamad on kääbuslinn  
Kärdla ja suuralevik Lihula. Kääbuslinn Kärdla, /1459 el./ abikes-  
kustevaniku läänesektoris, on Hiiumaa suurim keskus, seal asub suur  
kalevivabrik, mis on peamine faktor keskuse elanikkonna kujunemisel.  
Lihula /749 el/ asub Haapsalu ja Pärnu tagamaade abikeskusvanikute  
lõikepunktis. Rapla-Virtsu raudtee parandab ja soodustab tunduvalt  
Lihula liiklemisolusid.

Väljaspool Haapsalu abikeskusvanikut esinev Märjamaa suur-  
alevik kuulub Tallinna välisvanikusse. Olles Rapla-Virtsu raudtee  
läheduses ja omades viljaka ümbruskonna, on loota mainitud asula  
edukat arengut ja kasvamist.

Tallinna tagamaa välisvaniku SSO sektoris kohtame kaksikkes-

---

1/ E.Kant, op.cit., lk 206-207.

kust Türi-Paide, missuguste linnade lähistagamaad sõõrikujuliselt lõikuvad ja osaliselt kattuvad. Niisuguse kaksikeskuse kujunemist võib seletada ainult raudteevõrgu kujunemisega, kus vanem-Paide - /3285 el./ sattus palju ebasoodsamasse liiklusollu kui noorem Türi keskus, mis Tallinn-Viljandi ja Türi-Tamsalu kitsarööpmeliste raudteede sõlmpunktina omab soodsama liiklemispositsiooni ja eelduse kiiremaks laienemiseks. Türi töönduslikku tähtsust esitab samanimeline suur paberivabrik 1/.

Türi-Paide sõõrikujuliselt lõikuvad lähistagamaad ulatuvad loodes kuni Vändrani /938 el/ ja Kirdes - Järva-Jaanini /830 el./ . Vändra alevik on ühtlases kauguses Paide, Pärnu ja Viljandi linlikest keskustist. Järva-Jaani asetub aga Türi-Tapa keskustist ühtlases kauguses.

Tallinna välisvaniku idapoolses osas kohtame Kõrvemaa tähtsaima keskusena Aegviidi alevikku /600 el./, mis omab tähtsuse raudteejaamana. Tallinn-Tapa liinil ja metsatööstusasulana. Aegviidust põhja pool /mere ääres/ asuvad Võsu /4 01 el./ ja Loksa /537 el/, viimane omab tähtsuse sadamana, kust välja veetakse suurel hulgal Põhja-Eesti põllumajanduslikke saadusi, eriti kartuleid.

Elmistest tähtsam idasektori keskus on Tapa /3751 el/. Pandivere kõrgendikuNNW suunas asuvad Tapa ja Rakvere/10 027 el./ kujutavad samasugust kaksikeskust nagu Türi-Paide, mida on põhjustanud samuti liiklusprintsip. Tapa on noor arenev liikluslinn, mille

---

1/ E.Kant, op.cit., lk 211-212. vt. kaart XI.

areng on tihedasti soeses raudteevõrgu väljakujunemisega. Rakvere seevastu on väga vana asula ja maakonnalinn. Erinevus eeltoodud kaksikkujutiste vahel on kauguses üksteisest /Türi-Paide vaheline kaugus 13 km., Tapa-Rakvere - 26 km./ ja selles, et Tapa kuulub Tallinna välisvanikusse, kuna Rakvere asetub Tallinna ja Tartu perifeeriaringide lõikepunktis. Seetõttu pole Tapa Rakverele nii hädaohtlik konkurent kui Türi Paidele. See nähtub sellest, et nii Tapa kui Rakvere juures on märgata pidevat kasvamise tendentsi, mida osalt on põhjustanud ka Rakvere-Tapa vaheline tihe teedevõrk, mis läbib tihedalt rahvastatud tagamaa nn. Suurkülamaa. Pandivere kõrgustiku kaunis suur põllumajandusliku rahva tihedus ja asulate iseloom on põhjustanud ka suurema arvu väikeste abikeskuste tekkimist osalt varustusprintsibiil /Haljala, Viruõnigula, Viru-Jaagupi, Simuna, Väike-Maarja, Ambla/, osalt liiklusprintsibiil /Kadrina, Lehtse, Tamsalu, Kiltsi, Rakke/ 7.

Rakvere abikeskustevanikusse kuuluv 19 km raudteega ühendatud Kunda kääbuslinn /1863 el./ on puhtakujuline tööstuskeskus. Säääl asub Eesti ainus tsemenditööstus. Sonda kääbusalevik /429 el./ sõlmpunkt Aseri-Sonda ja Sonda-Mustvee raudteedel, kuulub Rakvere välisvanikusse, ta on suurim puumaterjali ärasaatejaam, sest Alutaguse-Avinurme metsaderajoon saadab peamise osa metsamaterjalist raudteel Sonda kaudu keskustesse laiali. Sondast algavad ka põlevkivi kontsessioonialad. 6 km kaugsel Sondast Kiviõli raudteejaam,

---

7 E.Kant, op.cit., lk 214. vt. kaart XI.

kus asub suurim erapõlevkivi ja õlitööstus. Järgnevalt eelnevale /3 km kaugusel/ on Küttejõu suuralevik /604 el./ kus asub a/s "Küttejõud" põlevkivitööstus. Jälle 3 km edasi kohtame Püssi suuralevik~~ku~~ /527 el./, mis oma tegevusega sarnaneb Sondaga, mis eest ta tänu võlgneb Purtse jõele, mille kaudu Alutaguse metsade palgid ja metsamaterjal saabub raudteejaama ja kohalikesse saeveski~~desse~~esse. Vanim ja suurim ettevõtte põlevkivitööstuse alal on a/s "Esimene Eesti Põlevkivitööstus", mis asub Kohtla-Järvel /kaevandus Kukuruses/ 1767 el./ ja kuulub riigile. Lähem raudteejaam on Kohtla /178 el./. Piki raudteed edasi minnes kohtame tugevasti linliku karakteriga Jõhvi maislinna /2043 el./, kus asuvad väiksemad tööstus- ja kaubandusettevõtted ja samanimeline õlletööstus. Asudes Rakverest 60 km., ja Narvast 45 km kaugusel <sup>2</sup> <sup>1</sup> ta omab suuri eeldusi suurenemiseks tööstuspiirkonna Küttejõu-Kohtla-Jõhvi /"Eesti Ruhrimaa"/ edaspidise arengu tõttu. <sup>1</sup>/

Narva/"Eesti Manchester" - 23512 el./ on Eestimaa enamarene-  
num tööstuslinn. Enam kui pool linna rahvastikust /51,2 %/ on seotud tööstustegevusega. Suurim tööstuslik käitis on siin Kreenholmi kalevivabrik. Peale selle on kesktööstusi rõivastus ja puumaterjalialal. Kuna Eesti iseseisvusega Narva taga <sup>maa</sup> suuremalt osalt Venele jäi, siis pole Narva abikeskuste süsteem suur. Sisevanik puudub täiesti. Välisvanikus on ainult kaks suuremat keskust: Jõhvi ja Vasknarva /830 el./ Administratiivselt Narvaga ühendatud on Narva-Jõesuu/1635 el./.

---

<sup>1</sup>/ E.Kant: op.cit., lk 215, 218. Vt. kaart XI.

Ehk küll Narva süsteem otseselt ei kuulu Tallinna perifeeria-  
ringi, ta siiski kuulub Suur-Tallinna peasüsteemi kui viimasest sõl-  
tuv süsteem.

Tallinna-Tartu perifeeriareringide järgevas löikepunktis kohta-  
me Sakala kõrgustikul asuva Viljandi väikelinnaga /11 788 el./. Tema  
abikeskuste sisevaniku moodustavad: Suure-Jaani suurasula /1031 el./,  
kääbuaselvik Olustvere /raudteejaam/, Mustla suuralevik /943 el./,  
Tuhalaane väikealevik, Karksi-Nuia suuralevik /772 el./, väikealevik  
Halliste, Kulla ja Õistu-Sultsi-Paistu ja Abja-Paluoja suurale-  
vik /957 el./ ning Puiatu kääbusalevik. SSW sektoris asuvad sise-  
vaniku suuralevikud /Karksi-Nuia, Abja-Paluoja/ varustavad oma ede-  
nenud põllumajanduskäitiste saadustega ja turutoodetega mitte ainult  
Viljandit vaid on isegi Tallinnaga seoses majandussidemetega, saates  
mainitud linlikesse keskusisse lina, vilja, sealiha, võid, munad.  
Jõukusele ja arengule vastavalt esineb ka suurem nõudmine linlike  
toodete ja jõudluste järele.

Viljandi välisvanikusse kuuluvad Mõisaküla /2222 el./, Kilin-  
gi-Nõmme, Vändra, Türi, Põltsamaa /2609 el./, Kolga-Jaani, Tõrva.

Põltsamaa suuralevik on Põhja-Viljandimaa kaubanduslikuks  
keskuseks, kus asub ka ETK veini- ja maitseainete tööstus. Lähim  
raudteejaam - Võhna /566 el./ asub Viljandi sise- ja välisvanikute  
vahel Türi-Viljandi raudteeharul, on noor ja kiiresti kasvav /"Ees-  
ti Taani"/ põllumajandusliku tööstuse keskus, kuna samanimelise ta-  
pamaja piirkonda tuleb pidada suurimaks Eestis <sup>1/</sup>.

---

<sup>1/</sup> E.Kant op.cit., lk 223-228. vt.kaart XI.

Mõisaküla maislinna elanikkonna moodustavad enamikus liikluse ja transpordiga seoses olevad elanikud. /Mõisakülas asuvad samanimelised raudteetehased ja depoo./. Ümmarguselt 50 % rahvastikust on tööstusliku elukutse päritoluga. Osalt põhjustab viimast nähtust ka sealne lina- ja takuvabrik.

Tallinna perifeeriaringsi suurim linlik aglomeratsioon on Pärnu /20.334 el./ Linna tähtsamatest tööstusharudest võiks nimetada puutööstusharu, siis tekstiiltööstusharu /2 linavabrikut/, toit-, ja maitseainete tööstusharu /õllefabrik/ ning metalltööstusharu. Pärnu puhtöönduslikus satelliidis - Sindi suuralevikus / 1861 el./ asub samanimeline kalevivabrik.

Pärnu abikeskuste sisevanikus asuvad: Häädemeeste ja Tõstmaa väikealevikud, kaksikkujutis Pärnu-Jaagupi ja Uduvere ning Tori kääbusalevik.

Kuna Pärnu sisevanikus kohtumise ainult väikealevikuga, siis välisvanikus esinevad tihedamini rahvastatud suuralevikud: Kilingi-Nõmme, /1445 el./, Vändra, Lihula ja Ikla kääbusalevik, millele teisel pool Läti piiri on vastu Heinaste suuralevik. Ikla on Lõuna-Pärnumaa kitsarööpmelise raudtee lähtejaam; raudtee peamine tähtsus on puitmaterjali /peamiselt palkide ja põletispuidu/ väljavedu Mõisaküla-Pärnu raudteeliinile. Peale eelmainitute peab nimetama veel väikealevikke: Suurjõe, Häapere - sääl läheduses asub Järvakandi klaasivabrik ja kastitehas - Kärge ja Virtsu raudteejaama kääbusalevik <sup>1/</sup>.

Tallinna peasüsteemi allub veel Kuressaare /4478 el./ alasüs-

---

<sup>1/</sup> E.Kant op.cit., lk 229-237, vt. kaart XI.

teem, mille abikeskuste sisevanikus leiame Püha, Kaarma, Kärla, Anseküla kääbusalevikud ning välisvanikus Orissaare /252 el./, Leisi /249 el./ ja Kihelkonna /202 el./ väikealevikud 1/.

d. Tartu peasüsteem.

Eestimaa linlikest aglomeratsioonest suuruselt Tallinnale järgnev on Tartu /54.000 el./, suurima sisemaise linnana ja Kõrg-Eesti peakeskusena. Tööstuste arvult/36/ jääb ta ainult Tallinnast maha, ületades Narva sealjuures aga kahekordselt. Tähtsamaid tööstusharusid on metalli-, polygraafia- ja toit-, ning maitseainete tööstusharud<sup>2/</sup>.

Kaubandus ja liikluslinnana omab ta soodustavat mõju põllumajandusliku iseloomuga Kõrg-Eesti tsentrumis. Emajõe laevasõiduks kõlblikkuse tõttu ja laiaröömpelise raudtee sõlmena omab Tartu võimaluse arendada elavalt liiklust nelja ilmakaare suunas.

aa/ Tagamaa ja vasallasulad: abi- ja kõrvalkeskused.

Tartu otsene tagamaa ulatub kuni süsteemi välisvanikuni, st. ühtub oluliselt terve Tartu maakonnaga.

Tartu ja tema välisvaniku vahel asuva sisevaniku moodustavad peamiselt kääbusalevikud: Puhja, Tabivere, Maarja-Magdaleena, Koosa,

---

1/ E.Kant op.cit., lk 237-241. Vt.kaart XI.

2/ ibid lk. 242-243, vt. kaart XI.

Kastre-Võnnu, Kambja, Nõo, Peedu-Nuti ja ainukene Elva suuralevik /1746 el./. Kõik eeltoodud alevikud on arenenud varem varustusprintsiibil, hiljem osalt /Tabivere, Vastse-Kuuste, Peedu, Nõo, ELva/ liiklusprintsiibil.<sup>1/</sup>

Tartu abikeskuste välisvanikus kohtame kõigepäält Viljandi ja Tartu välisvanikute lõikepunkti Põltsamaa maislinna. Ida poole suundudes leiame Jõgeva kääbuslinna /1144 el./, Laiuse kääbusaleviku /282 el./ ja Mustvee suuraleviku /2841 el./<sup>2/</sup> Piki Peipsi kallast esineb rida väiksemaid alevikke nagu Rannapungerja, Lohusuu /534 el./ kus asub vene päritoluga elanikkond.

Edasi leiame Peipsi kaldal Kallaste suuraleviku /1605 el./, Mehikoorma kääbusaleviku /525 el./ ja Räpina /599 el./ ning Võõpsu /451 el./ väikealevikud. Viimasek kaks väikealevikku kujundavad endast irratsionaalse kaksikeskuse, kus Räpina teede sõlmpunktina ja Tartu-Petseri raudteele lähemal olekuga omab soodsama asendi. Räpinas asub samanimeline paberivabrik.

Tartu abikeskuste välisvaniku väljakujunenum keskus on Otepää maislinn /2015 el./, Palupera, Mägiste, Pikasilla, Rulli kääbusalevikud, esinevad välisvaniku loodesektoris, suuremad oleksid Puka raudteejaama alevik /617 el./ ja Rõngu kirikualevik /305 el./. Tartu-Viljandi-Valga välisvanikute lõikumiskohal leiame Tõrva maislinna, õigemine suuraleviku /2599 el./. <sup>3/</sup>

---

1/ E.Kant op.cit., lk 245 - 249. vt. kaart XI

2/ ibid lk 250-251, vt. kaart XI

3/ ibid, lk 257, 262, vt. kaart XI.

Tartu perifeeriaringi ehitamisel kohtume tugevasti arenevaid väikelinnu nagu Rakvere, Viljandi, Valga ja Võru.

Et kaks eelmist linna mainisime eelpool, siis vaatleksime üldiselt ainult Valka /10 922 el./ ja Võru /5332 el./.

Valga elanikkonnast moodustab mõrdlemisi suure osa liikluse ja transpordiga seostunud rahvast /13,5 %/, omades seega Eesti liikluslinna nime. Tema abikeskuste sisevaniku moodustavad: Tsirguliina väikealevik /509 el./, ja Koiküla ning Hargla kääbusalevikud Valga-Mõniste raudteejaamade asulatena.

Suurematest abikeskustest välisvanikus on Tõrva ja Antsla <sup>kääbuslinnad</sup> suurallevikud /1558 el./. Viimane alevik on arenenud välja liiklusprintsiiibil Valga-Võru vahelisest samanimelisest raudteejaamast. 1/.

Tartu perifeeriaringi lõunasektori alasüsteemi keskuse moodustab Võru väikelinn /koos Võrusooga 6096 el./ Võru abikeskuste sisevaniku moodustavad kääbusalevikud - Sõmerpalu, Osula, Leevi, Lepassaare, Vastseliina /166 el./ ja Rõuge /297 el./. Abikeskuste välisvaniku kujundavad varustusprintsiiibil orienteerunud väikealevikud - Kanepi /279 el./. Viimane omab Tartu-Petseri raudtee ehituse tõttu raudteesõlmpunktina üha suuremat mõju. Seetõttu pole ta Võru välisvaniku idasektoris harilik abikeskus, vaid ta kujundab endast nn. tõusvat kesket asulat, mis omab vanikusüsteemis väljaarenenud abikeskusi. Tema abikeskuste sisevanikus leiame Laura, Vastseliina ja Lepassaare väikeasulad ning Lobotka-Värska kääbusasula. Idasektoris kohtume Uus-Irboska raudteejaama asulaga /360 el./ ja lõunapool oleva Vana-Irboska alevikuga /906 el./.Vii-

---

1/ ibid, lk 257, 262 vt. Kaart XI.

mase läheduses ca 8 km<sup>2</sup> ulatuses esinevad kipsilademed, mida Uus-Irboskas ümbertöödeldakse<sup>1/</sup> - Tartu-Petseri raudtee on viinud Petseri Tartu lähemasse mõjupiirkonda, mispuhul võib loota, et edaspidi tuleb Petserit arvata Tartu perifeeriaringsi<sup>2/</sup>.

### 5. Majanduskäitiste asupaiga küsimusest.

#### a. Kaubandus- ja tööstuskäitiste asupaiga probleemistikust.

Asupaigaõpetuse ülekanne on kaubandusliku tegevuspiirkonna baasi ja ostujõuväärtuse uurimine, - selleks et 1. elimineerida kaubanduslikku ebakindlust, 2. määritleda kaubandusliku mehhanismi eksploatatsiooni tõhusust nendes tegevuspiirkondades, ja 3. võrrelda kõigi reklaamvahendite läbitungivust nendesse kaubandusaladesse - selleks et neid võiks kõige paremini kasustada<sup>3/</sup>.

Kaubandus- ja tööstuskäitiste kauplemispiirkonda on defineeritud kui geograafilist territooriumi, mis koosneb kahest osast - keskusest ja teda ümbritsevast maaalast.

Majanduskäitiste asupaiga valiku peamised faktorid on: 4/

#### 1. Rahvastiku kontsentratsioon ja levimine.

---

<sup>1/</sup> E.Kent, op.cit., lk 263-267, vt. kaart XI.

<sup>2/</sup> ibid.

<sup>3/</sup> Paver and Mc Clintock, op.cit., lk 1.

<sup>4/</sup> E.Peterson, op.cit., lk 153.

2. Kaugus teistest turgudest.
3. Transpordi hõlbustused.
4. Ärisõprade geograafilised asukohad.
5. Turu regioonide täpne vaatlemine.

Tööstus- ja kaubanduskäitise asupaiga probleem on väga lai, ta hõlmab küsimusi käitise väga mitmetelt aladelt, kusjuures erinevate käitiste iseloomu juures domineerib üks või teine ala vastavalt käitisharu peamistele kuluallikatele.<sup>1/</sup> Tööstusliku käitise asupaiga juures eristame paiknemist olenevalt toorainest, transpordi, mine- mi, tarbijaskonna, tööjõu, käitisjõu jne. orientatsioonist. Sarnaselt valitud paika võiks kokkuvõtlikult nimetada käitise ratsionaalselt valitud asupaigaks, kuna selline asupaik on tingitud ratsionaal- seist majanduslikest kaalutlustist - kus peateguriks on kulude kal- kulatsioon <sup>2/</sup>.

Iga tööstuskäitis on sõltuv sisemaaliseist toorainete soetus- piirkonnast või imporditavaist tooraineist.

Igal üksikul tööstusel on oma toorainete soetuspiirkond ja oma valmistoodete jaotuspiirkond <sup>3/</sup>.

Käitise asukoha valikul on tooraine orientatsioon seda suu- rema tähtsusega, mida suurem on tooraine kaalu kaotus töötlemisel.

Käitised, mis ülemeremaade tooraineid ümbertöötavad, omavad tendentsi meresadamate lähedusse asuda.

---

<sup>1/</sup> C.Mellerovicz, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Berlin 1932, lk 26.

<sup>2/</sup> ibid lk 27.

<sup>3/</sup> Gelge Nelsson, Den Svenska Stadsbygdens Ekonomik - Geografiska Karaktär, Swens Geografisk Arsbook 1928.

Transportvahendite arenemisega kaotab tooraine ja põletismaterjali lähedus väga palju oma endisest tähtsusest tööstuskäitiste asukoha küsimuses. Sektor, mis varustab suuri linna elatisvahenditega, on raudteede tõttu tunduvalt suurenenud.

Peategurid tööstuskäitise asukoha valikul <sup>1/</sup>

Asukohavaliku määravad:

Füüsilised tegurid		Psühholoogilised tegurid	Sotsiaalsed tegurid.	
Geoloogilised	Geograafilised.		Majanduslikud.	Poliitilised.
Toorained, jõutagavarad.	Pinnas; Kliima.	Traditsioonid, Spetsiaalsed võimed. Tööstuslik inertts.	Transport Finantsil. soodustavad kapitalid. Tööjõud, turud.	/Tariifid/ Tollid, Toetused /juur demaksud/. Soodustuse alal.

Igal kaubanduskäitisel on oma kaubanduslik tagamaa, maaala, millel ta evib ärisidemeid. Mida enam ärisid on koondunud ühte, seda suuremaks muutub tagamaa. Kaubanduskäitised millised evivad lähema laovärtelisi kaupu, on pillutud laiali tervel tagamaal, kuna aga pikema laovärtelisi kaupu peetakse peamiselt vaid suuremates keskustes.

Kaubandusliku asupaiga probleemid kohtame palju väiksema arvuli-

---

<sup>1/</sup> James Stephenson, Principles of Business Economics, London 1934, lk 69.

semat paiknemistegurite ja -mõjurite hulka, võrreldes tööstusliku käitise asupaiga probleemiga. Kaubanduskäitise, kui kõrgema astme vahendaja, ülesanne on tööstuse ja jaekaubanduse vahendamine. Sellise erinevusele vastavalt, kohtumise erinevate /erilaadiliste/ vahendajate juures ka erinevad paiknemis probleemid.

Raudtee peab läbima tihedama tarbijaskonnaga piirkonna, kergendades linlikes keskuses asuvail kaubanduskäitisel luua teatavat kaubanduspiirkonda, mille varustajaks ta kujuneks.

Oma piirkonnas püüavad linliku keskuse kaubanduslikud käitised loomulikult paikneda võimalikult soodsalt, et olla ühtlaselt hästi kättesaadavad oma keskuses kui ka tagamaal asuva elanikkonnale, väheemalt ~~nende~~ <sup>selle</sup> maksimaalseks osale. Seepärast tendeerivad sellised igapäevaseid tarbeid rahuldavad kaubanduskäitised asuda kohtadele, kus esineks võimalikult suurem liikluse maksimumi punkt või tsoon, et olla parimaks juurepääsu asendis <sup>1/</sup>.

Linnades paiknevad sellised kaubanduskäitised linna tsentrumisse <sup>2/</sup>, maal aga tendeerivad säärase iseloomuga kaubanduskäitised suuremate ühenduste äärde, teesõlmedesse, raudteejaamadesse, piimäi ühisuste lähedusse ja väikekeskusesse.

Tagamaaliste kaubanduskäitiste võrgu kujunemist on alati käsitletud senini vaid tervikuna keskuse mõjupiirkondade määritlemisel <sup>3/</sup>.

---

<sup>1/</sup> Paver and Mc Clintock op.cit., lk 52.

<sup>2/</sup> E.Kant, Tartu kui ümbrus ja organism, Koguteos Tartu, Tartus 1927. lk 396.

<sup>3/</sup> R.E.Park, The City Chicago, 1926, lk 16.

Hulgikaubanduskäitiste tagamaa ulatus piiritellakse väga suurel määral liiklusvõrgu tingimustega ja kaubaveo suurusega, ühtlasi ka spetsialiseerumisega erinevates kaubaliikides. Vastavalt eelnevale on näiteks eksporthulgikaubanduskäitisel igas kohas oma erinev kokkuostupiirkond, vastavalt igale üksikule kaubale. Seega mõne linna võieksporti tagamaa võib olla täiesti erinev rauaeksporti tagamaast.

Linliku keskuse sisemine kaubanduspiirkond, mida nimetame lähitagamaaks, on määrateldud raudtee-, laevanduse ja jõuvankrite tegevuse levinemisega ja jaekaubanduse tarbijaskonna piirkonnaga.

Kogu liikluse ajaline jaotumus kujundab kindlad mustrid, mis näitavad alalist rahva ja kaupade liiklemist. Mitmesuguste liiklemisliikide ajaline jaotus, põhiliste ühistu harjumuste tõttu on üldiselt kaunis korrapärane.

Igapäevane kindel ostujõu liikumine, väljendatuna liikluse termineis annab põhilise indeksi rahvastiku kaubanduslikust tegevusest, mis moodustab linliku keskuse turu <sup>1/</sup>.

Funktsionaalsete turundusalade ja-osade kindlaksmääramine annab täpse ja ühtlase kaubaturgude tundmise!

Kui tahetakse lahendada distributsiooniprobleemi, tema paljudes harunemistes territoriaalsete üksuste põhjal - üldiselt kirjeldatud kui turundusalad, siis on suure tähtsusega, et need üksused määritlellakse ühtlasel viisil, selleks, et anda baasi turgude omavaheliseks võrdluseks.

Ilma ühtlaselt määritlemata turundusaladeta -tihedalt ja täp-

---

<sup>1/</sup> Paver and Mc Clintock, op.cit., lk 84-85.

selt kohandatud ostujõu tingimustega - valitsuslikud toimed, millel lasub vastutus näidata olulised turuandmed, on võimetud kaubandusmaailmale andma täit abi. Tee probleem muutub eriti kriitiliseks kui üldiselt vastuvõetava mooduse puudumisel tekib mitmesuguseid surutisi, mis moonutavad turgusid.

Linliku keskuse kaubanduskäitiste võrgu kujunemist võime vaadelda kui üksikute kaubanduskäitiste asupaiga probleemistiku lahendustungide resultanti, kus on arvestatud kõiki neid pea- ja kõrvalmõjusid, mis tingivad kaubandusliku minemiorganisatsiooni algrakukese, kaubanduskäitiste paiknemist selliselt, nagu ta meil esineb võrgu üldkoetises 1/. Erinevusi kaubanduskäitiste võrgu asukoha kujunemises tingib ka vahendatavate artiklite iseloom, so. vahendatavate hüviste vajalikkuse aste tarbijaskonnale 2/.

Jagades kaupade nende vajalikkuse järgi, lähtudes igapäevase keskmise tarbija seisukohast, eristame kaht suurt tarbimishüviste gruppi: igapäevased tarbimisvahendid ja perioodiliselt vajalikud tarbimishüvised. Vastavalt sellele jaotusele esinevad ka kummagi liigi hüviseid vahendajail käitistel kaks erinevat peamist asukohavaliku tegurit raudtee suhtes.

Igapäevaseid tarbimisvahendeid pakkuval käitisel on paratamatu ja loogiline-tihe tarbijaskonna orientatsioon, püüe asuda võimalikult lähedal tarbijaskonnale, kuna selle tarvete rahuldamiseks ei taheta võtta ette pikki teekondi, mis oleksid seotud suure ajakuluga 3/.

- 1/ E.Kareda, Märkmeid ühtistuliste kaubanduskäitiste levingust, käsikirjas 1939, lk 3.
- 2/ D.Sanderson, Rural, Social and Economic Areas in Central New-York, Ithaca - New-York 1934, lk. 9.
- 3/ E.Kareda, Kaubanduskäitiste leving eriliikide järgi ühes suuremas Eesti linnas. Auhinnatöö 1936. käsikirjas.

Säärased kaubanduslikud ~~käit~~<sup>id</sup>ised peavad paiknema tihedama tarbijaskonnaga piirkonda, luues endale teatava kaubanduspiirkonna - linliku keskuse, mille varustajaks nad kujunevad. Nad püüavad paikneda võimalikult soodsalt, et olla ühtlaselt hästi kättesaadavad kogu piirkonna tarbijaskonnale - või vähemalt nii suurele osale kui vähegi võimalik. Raudtee avaldab säärastele kaubanduskäitistele suurt mõju. Linlikustkeskusest kaugemal asuv kaubanduskäitis võib kaupu hõlpsamini ja odavamini turustada, kui tegelikult linnale lähem kaubanduslik käitis. Kõikide kaubanduskäitiste ühiseks ja oluliseks nõudeks on, et kaubanduskäitise asupaik peab asuma võimalikult soodsas turustamis-olukorras. Siinjuures tuleb peamiselt just tagamaa kaubanduskäitiste asutamisel analüüsida peale küllaldase tarbijaskonna veel kolme liiklusega seostuvat elementi: Liiklus- ja ühendusteid, liikluse iseloomu ja kaugusi <sup>1/</sup>. Lisaks eelnevale tuleb panna tähele kaubanduskäitise piirkonna võimalikke erisusi, kogu piirkonna nõudmise üldkogust ja struktuuri.

Teatavas piirkonnas asuvad kaubanduskäitised moodustavad kaubanduskäitiste võrgu. Selles võrgus pole seosed mitte ainult territoriaalselt, vaid ka orgaaniliselt. Kaubanduskäitis pole üksinda kunagi iseseisev, vaid on sõltuvuses teiste samasse võrku kuuluvate müüki teostavate organitega.

Tihe side hulgikaubandusliku varustaja ja jaekaubandusliku kaubanduskäitise vahel loob kaubandusliku tagamaa mõiste. Suuremast kaubanduskäitiseist või keskusest varustavad end väikesed maakauplu-

---

<sup>1/</sup> H.J. Seraphim, Die Markteingliederung ländlicher Siedlungen, lk 257. "Die Volkswirtschaft" 1931. nr. 11.

lused, seega moodustades vastava keskuse hulgikaubandusliku minemiala. Väikekeskus on omakorda sõltuvuses suuremast, tema külgetõmbejõu sektoris ja saab oma kaubad tema vahendusel 1/. Edasi jätkub subordinatsioon kuni kogu vaadeldava sektori südamikuni - peatsentrumini - mille ümber graviteerivad madala astme keskused. Peakeskus teostab kogu oma tagamaa suhtes peamise varustaja funktsiooni, omades oma abikeskuste kaudu mõju üle kogu vaadeldava sektori väikekeskuste ja üksikute kaubanduskäitiste.

Kogu majandusliku ühikuna, riigi suurusest sõltuvalt, kujuneb säärase kesksete süsteemide arv. Struktuurilt esinevad nad kontsentriiliste sõõridena ümber peatsentraali, moodustades korrapäraseid sise- ja välisvanikuid vasall- ja satelliitkeskustega 2/. Niisugust, süsteemis asuvat kaubanduskäitist tuleb vaadelda mitte üksik moodustisena, vaid kui mingi suurema organismi rakukest, et leida koosmõjusid ja muutuvusi kogu süsteemi kaubandusliku organismi ulatuses, ühenduses vaadeldava sektori teiste elementidega.

b. Kaubanduskäitiste tekkeprintsipe ja mõjustavaid faktoreid.

Linlike keskuste kui ka tagamaa kaubanduskäitiste tekkes võime eraldada kaht tekkeprintsipi: 1. varustusprintsibiil- ja 2. liik-

---

1/ E.Kareda, Tartu ja tema abitsentraalide hulgikaubanduslikud minemialad, Tartu 1938, lk 4.

2/ E.Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, Tartu 1935, lk 190.

lusprintsiiibil tekkinud keskused ja kaubanduskäitised<sup>1/</sup>

Varustusprintsiiibil tekib abikeskus teatavas optimaalses kauguses peakeskusest kohale, kus peakeskuse graviteeriv toime pole enam kuigi tugev, s.o. ta ei mõjуста kohalikku elanikkonda ka kõigi primaarsemate tarvete rahuldamiseks keskust külastama. Säärane väikekeskus kasvab seda elujõulisemaks, mida rohkem suureneb elanikkonna jõukus, kuna sellega proportsionaalselt kaasub ka suurem nõudmine ainult keskustest saadavate perioodiliselt vajatavate kaupade ja teenuste järgi<sup>2/</sup>. - Liiklusprintsiiibil tekib keskus soodsale liikluspositsioonile. Eelmainitud printsiiipidest pole kumbki praktiliselt esinemas puhtal kujul. Nõnda mõjustavad varustusprintsiiibil tekkinud korrapärast keskuste võrku piki liiklusteid asuvad liiklusprintsiiibil tekkinud keskused-, milliste arv järjest kasvab liikluste arengu mõjul. Cristaller on leidnud, et liiklusprintsiiibil tekkinud linlike keskuste võrk on tihedam kui varustusprintsiiibil tekkinud keskuste oma. Olenevalt rahvaarvu tihedusest ja kutselisest koostisest märkame kohe ühe või teise printsiiibi ülekaalu. Keskused, mis on tekkinud liiklusprintsiiibil, esinevad tihedalt-asustatud tööstusliku elanikkonnaga piirkonnas, kuna hõredamalt asustatud põllumajandusliku elanikkonnaga piirkonnas levib hõredam, varustusprintsiiibil tekkinud keskuste võrk<sup>3/</sup>.

Linliku keskusele vastavalt esineb ümber keskuse suurem mõi

---

1/ E.Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, Tartu, 1935, lk 190.

2/ E.Kant, Bevölkerung..., op.cit., 194.

3/ ibid lk 195.

väiksem kaubanduslikest käitisist tühi ruum, mis otseselt kuulub keskuse turupiirkonda. Keskuse ligidus ja domineerivus kui ka mitmesuguste sidemete rohkus keskusega teeb võimatuks sinna suuremate kaubanduskäitiste tekkimise.<sup>1/</sup>

Niisugune keskuse tsentripetaalne toime on vastavalt seda suurem, mida suurem on keskus, mida suuremad on majanduslikud ning sotsiaalsed sidemed linliku keskuse ja lähistagamaa vahel<sup>2/</sup>. Mõjustatud eelmisest esinevad linliku keskuse vahetus mõjusektoris ainult väikesed, elanikkonna esmajärgulisi tarbeid rahuldavad kaubanduskäitised. Suuremate kaubanduskäitiste asutamine on võimalik kohal, kus linliku keskuse tsentripetaalne ja tsentrifugaalne jõud tasakaalustuvad ja seega neutraalne tsoon tekib. Tavaliselt asetub siis sinna abitsentraalide sisevanik väikekeskuste ringikujul. Asukohal, kus tsentripetaalne jõud nõrgim, tekib abitsentraalide välisvanik suuremate ja elujõulisemate abitsentraalidega. Tegelikuses on süsteemi korrapärasus sageli häiritud ümbruskonna looduslike ja rahvastikuliste eriomaduste tõttu<sup>3/</sup>.

Varustuspõhimõttel tekkinud tsentraalne süsteem on mõjustatud teda läbivate liiklusteede, eriti raudteede äärde asetunud liikluskeskuste olemasolust. Kaubanduskeskus, mis asub kaubanduslikuks tegevuseks eriti soodsal liikluskohal, avaldab suurt konkurentsi varerini asutatud, kuid liiklusest kõrval asuvale varustuskeskusele<sup>4/</sup>

---

1/ E.Kant, Bevolkerung...op.cit., lk 197.

2/ E.Krepp, Eesti laedad, Tallinn 1934, lk 21.

3/ E.Kant, Bevolkerung...op.cit., lk 196.

4/ E.Kareda, Märkmeid ühistuliste kaubanduskäitiste levingust, op. cit. lk 8.

Soodsaile liiklus- ja transpordioludele vastavalt paiknevad sinna ka tööstuskäitised, millega kaasub elanikkonna turuliikluse ümberorienteerumine. Seega võib uus linlik keskus üle võtta endise funktsioonid ja tegevuspiirkonna temale lähemal asuva osa.

c. Kaubanduskäitist mõjustavaid faktorid.

Peale linliku keskuse dislokatsioonist tingitud kaubanduskäitiste paiknemisviiside ja asukohtade, esinevad tähtsate paiknemist põhjustavate faktoritega looduslikud, s.o. ümbruskonnast olevad tegurid ja ostjaskonnast sõltuvat teket ja paiknemist soodustavad ja tõkestavad faktorid. - Looduslikest kaubanduskäitisi soodustavaist ja tõkestavaist tegureist on tähtis mullastik, millele kaasub maatüki suurem või väiksem viljakus, mis omakorda avaldab mõju pinnasega tihedalt seoses oleva tootmisega teotsevate elanike jõukusele, ostujõule, mis suurenedes soodustavalt mõjustab uute tagamaa kaubanduskäitiste teket. Peale mullastiku omab suurt tähtsust kaubanduskäitiste tekkele maarete olemasolu. Maarete esinemine põhjustab ürgproduktiooniga teotseva tööstuse tekke. Tööstuse tekkega kaasneb elanikkonna aglomeratsioon, see põhjustab tarvete koguslikku suurenemist, mille rahuldamiseks peavad tekkima need kaubanduslikud käitised.<sup>1/</sup>

Geograafilised tegurid: sood, rabad, kõrved, suured veekogud, on tegureid, mis takistavad linliku keskuse tagamaal tiheda elanikkonna teket, seega takistavad kaubanduskäitiste asutamist ta-

---

<sup>1/</sup> E.Kant, op.cit., lk 184.

gamaal, mis eeldab tiheda elanikkonna olemasolu.

Varema aja suurimaid takistusi, majanduslik kaugus, on käesoleval ajal kaotanud suurema osa oma tähendusest. Kui varem geograafilise ja majandusliku kauguse mõisted ühtusid, siis tänapäeval on olukord sootuks komplitseeritum, kuna tehnika ja liiklusasjanduse arenemisega on suuresti vähenenud majanduslik kaugus<sup>1/</sup>

Odav laevavedu, raudteede madalad veotariifid jne. toovad geograafiliselt kauged kohad majanduslikult üksteisele lähemale, luues seega ostuvõimsa elanikkonna kohtadesse, kus see varem raskesti võidetava geograafilise kauguse tõttu oli võimatu. - Sotsiaalne kihitus, ühiskondlik tööjaotus, jagunemine elukutsete järgi ja üksikute elukutsete osatähtsus elanikkonna osas omavad kõik suurt osatähtsust kogu vaadeldava sektori üldostujõu kujunemisel, millest aga omakorda sõltub kaubanduskäitiste suurem või väiksem kätive ja kogus, samuti ka vajadus rohkema või vähema arvuliste ühikutega kaubanduskäitiste võrgu järele. On selge, et tööstusrajoon vajab rohkem ja sootuks teiseilmelisi kaubanduskäitisi kui valdavalt põllumajandusliku elanikkonnaga piirkond: et on vaja linlikes keskuses hoopis erisuguseid kaubanduskäitisi, mis rahuldaks erinevate jõukusastmetega elanikkonna osade erisuguseid vajadusi.<sup>2/</sup>

Ka riik ja haldusasutused teatud mõjuvahenditega /näiteks tariifipoliitikaga/ võivad mõjustada asukohavalikut.<sup>3/</sup>

---

1/ Hirsch, Abriss der Standortslehre, Grundriss der Betriebswirtschaftslehre, II Band. Leipzig 1926, lk 183.

2/ E.Kareda, Kaubanduskäitiste leving. Käsikirjas.

3/ Stephenson, op.cit., lk 73.

### III Eesti raudteede kauba- veo arengust.

#### 1. Eesti raudteedevõrgust ja selle levingust.

##### a. Raudteede organiseerimise põhimõtteid.

Raudteede loomine eeldab rahva kõrgestiarenenud ühiskondlikku ja majanduslikke elu. Majanduslikult õieti välja arendatud raudteede võrk peab ühtlase tervikuna töötama ja kaasa aitama majanduslikule tõusule.

Eesti raudteede võrgu otstarbekaks arendamiseks on olemas küllaltki soodsaid tingimusi. Suurem osa meie riigi piirist kujutab endast rannajoont, mis kohane sadamate rajamiseks. Et raudteede võrku kujundada, tuleb silmas pidada keskuseid ja sadamaid, mille kaudu toimub sise- ja väliskaubavahetus.

Oma eesmärgi, vedude stiimulite, tehniliste ehituste, geograafiliste asendite ja veovahendite järgi, võime raudteed jagada kolme gruppi:

a/ pioneerteed, mis tekitavad kohtades elavnemist, kannavad sinna kultuuri, elustavad tööstust ja kaubandust. Majanduslikus elus omavas sääraseid raudteed tähtsust vaid siis, kui nad on arenguvõimelised. b/ Strateegilised teed riigikaitselise eesmärgiga. Säärase teede ehitamisel peetakse silmas ainult osaliselt majanduslikke nõudeid. c/ Majanduslikud teed, millede eesmärk on kaubaveo arendamine, hõlbustamine ja suurendamine, eesmärgiks saada kasu nende ekspluateerimisest.

Kaubaveo eesmärgi järgi jagunevad raudteed 1/ pea-, magistraal- ja transiit ehk otseühenduste teedeks, 2/ kohalikeks haruteedeks ja

3) lühemateks juurdeveo teedeks, mis on magistraalliinide abiharudeks.

Raudteed on riigi või eramajanduse kätes. Riigi- või eraraudteesüsteemi kasutamine sõltub geograafilisist, majanduslikest, sotsiaalseist ja poliitilisist olukorrist. Võrreldes riigi ja eraraudteede käitiseid ja nende majandamist, peab tähendama, et strateegilise või poliitilise eesmärgiga ehitatud ja riigimajandamisel olevad raudteeliinid pole rahanduslikult sellise tulukusega kui era raudteeseltside käes olevad puhtmajandusliku iseloomuga liinid. Poliitilised ja sõjalised faktorid sunnivad sageli riiki ehitama puudujäägiga töötavaid raudteid. Ka majanduslikel kaalutlusil rajatud raudteilt ei või loota kasu esimesil eksploateerimisaastail. Ka Eestis on olemas nn. pioneerraudteid (nt. Rapla-Virtsu), milledest pole loota otsekohest kasu, kuid missugused teed võivad elustada majanduslikku tegevust rajoones, kus see puudus. Hiljem võivad säärasiis piirkonnis raudteed saada ka tasuvaiks. Raudteed rajatakse seega mitte üksnes kasumi saavutamise otstarbeks, vaid ka rahva teenimiseks. Seepärast peavad nad vastama kõigile julgeoleku, kiiruse, regulaarsuse, odavuse ja mugavuse nõuetele. Eelnevast näeme, et Eesti raudteestik, kui eramajanduse põhimõttel töötav riiklik käitis, on määratud kasutamiseks tervele rahvale.

Mida rikkam ja arenenum on riik raudteeühenduste alal, seda tähtsamat osa etendab ta teiste riikide seas. Tugevamaiks organeiks kultuuri levitamisel, nagu samuti riigikaitsegi, on ikka jälle raudteed. Ameeriklased alates põlismetsade eksploateerimist ja asustamist, ehitasid sinna kõigepäält raudteed<sup>1</sup>). Saksamaa vastupidavus maailmasõjas nelja aasta kestel mitmekordse ülevõimu vastu olenes peamiselt Saksa korralikust ja tihedast raudteevõrgust.

Praegused Eesti laiarööpmelised raudteed, mis enamikus meile

---

<sup>1</sup>) S.Locklin, Economics of Transportation, Chicago 1935. lk.5.

jäänud end. Vene riigi pärandusena, on ehitatud enam kui 60 aastat tagasi. 1868.a. anti Eesti rüütelkonnale kontsessioon Balti raudteede ehitamiseks ning I tee avati 24.X.1870.a. Kitsarööpmelised I Vene Juurdeveo Seltsi raudteed ehitati osakaupa: Pärnu-Valga-Viljandi haru ehitamiseks anti luba 1894.a., Viljandi-Tallinna ja Türi-Paide harude avamiseks 1898.a., kuna Nõmme kindluse tee haru avati 1916.a. ning Tamsalu-Paide tee haru ehitamist alustati 1917.a.<sup>1)</sup>.

Tutvunud lähemalt end. Vene riigi ajal Eesti riigi osas ehitatud raudteevõrguga, näeme, et Vene ajal oli mõõduandev raudtee-võrgu ehitamisel püüd juhtida liiklemist Peterburgi ja Moskva poole, arvestamata üksikute maakohtade ligemaid huve. Ka kitsarööpmeline raudtee oli esialgu mõeldud ühenduse pidamiseks Pärnu, Viljandi ja Läänemere maade suurema linna - Riia vahel (Valga kaudu), vähehaaval pikenedes ulatudes kuni Paideni ja Tallinnani. Eesti Vabariigi ajal ilmnes, et raudtee-võrgu magistraalteed on ehitatud enamvähem riigi raja ääresse<sup>2)</sup>.

XIX sajandi teisel ja XX sajandi esimesel poolel evib <sup>raudtee</sup> Eesti majanduselus ~~raudtee~~ suure tähtsuse. Peterburgi loomuliku eelsadamana evis Tallinn pärast 1870.a. tähtsa osa Peterburgi varustamisest importkaupadega, milletõttu elavnes Tallinna kui Peterburgi pääsüsteemi kuuluva keskuse ja Tallinn-Peterburgi raudteele lähedase ala kaubandus. Kuigi raudteede differentiaalväljaveo tariif surus kohalikud viljahinnad madalaks ja muutis teraviljakasvatuse ebatasuvaks, siiski tasus see end mitmevõrra seega, et sellele vastukaaluks leidsid Eesti kartul, samuti piima- ja lihasaadused soodsa turu Peterburis<sup>3)</sup>. Piirituse ja piima- ning lihakarja abil suutis ennast tasuda mõisni-

1) Raudteevalitsuse Tegevus, ülevaade 1918-1934. Edaspidi lühend. R.T. Raudteevalitsuse väljaanne, Tallinn, 1934.lk.3. ibid. Valitsusasutiste tegevus 1918-1934, Riigikantselei väljaanne.

2) J.Steinmann, Raudtee, koguteos Eesti maa-rahvas-kultuur. Tartu

3) Eesti Entsüklopeedia, Tartu, 1933, veerg 560. /1926.lk.720.

ke suurpõllupidamine. Karja varal toibus raskest kriisist ka eestlane-väikepõllumees.

Eesti vabariigi ajal on raudteede liiklemisvõrk omandanud uue kuju. On käidud põhimõtte järgi, et raudteede eksploateerimisel võimalikult häid rahvamajanduslikke tagajärgi saavutada, on tarvilik uute raudteede ehitamine, seega kergendades hüviste ja inimeste liiklemist.

Eesti raudteede võrk võrrastelt võimudelt ülevõtmisel oli mitmes osas jäetud hooletusse ning sõja ajal paljudes kohtades tugevasti kannatada saanud. Esimesil iseseisvuse aastail piirduti peamiselt ehituste, sildade ja teede korrastamisega. Õige pea asuti aga ka raudteevõrgu täiendamisele vastavalt uuele olundile.

Eesti ajal ehitatud raudteedest annab ülevaatliku pildi alljärgnev tabel<sup>1)</sup>:

Tabel nr. 13.

Raudtee liin	Ehituseaasta	Teepikkus km	Raudtee väärtus kr.
Riisselja-Orajõe-Ikla	1920-1923	49,04	801.974
Valga-Koikküla	1920-1923	15	170.076
Sonda-Mustvee	1923-1925	62,58	619.720
Lelle-Papiniidu (incl. V.-Vändra haruga)	1925-1928	80,5	2.523.323
Tartu Sadama teeharu	1922	5	88.673
Kulgu sadama teeharu	1926-1927	3,5	37.641
Tallinn-Nõmme-Pääsküla (2. tee)	1926-1933	11,16	710.266
Rapla-Virtsu	1928-1931	95,25	2.996.292
Tartu-Petseri	1929-1931	87,58	6.653.063

28.V 1928.a. pandi kehtima raudtee arendamise seadus, milles uute raudteede ehitus jagati esimesse ja teise kategooriasse. Raudteede ehitamisel taotellakse kahte sinti:

1) varustada maakohti, kus raudteed puuduvad, hõlpsate ühenduste teedega,

<sup>1)</sup> Val. as. tegevus 1918-1934, op.cit., lk.252, ibid.R.T.1918-1934 lk.7.

2) ühendada maakohti, kus raudteed puuduvad, lähemate välja- ja sisseveosadamatega, mille tõttu tootja võib saada sissetulekuid oma produktidest ja paremaid tooteid osta odavamalt. Majanduslik kava raudteede ehitamisel peab selgitama: 1) missugune on üksiku uue raudtee eksploatatsiooni tulemus, 2) missugune on kogu raudteevõrgu (koos uute raudteedega) eksplateerimise tulemus; 3) missugune on uute raudteede rahvamajanduslik efekt. - Esmajärjekorras ehitamisele tulevate raudteede juures võeti arvesse, et meie põllumajandusliku toodangu suurendamise väljavaated on üsna avarad. Sellest järeldati, et raudteedel peab edaspidi vedu järjekindlalt suurenema. Tartu-Petseri raudtee ehitamisega loodi soodsam ühendus rahvarikkama ja jõukama riigiosaga, lühendades kaugust nimetatud jaamade vahel 92 km. võrra <sup>võrreldes</sup> ~~endise~~ga. Rapla-Virtsu teeosa (avati 1.XII.1931.a.) ehitamisega elustati senise raudteest kaugel asetsenud maanurga majandust, mis sai ühtlasi tähtsamaks teguriks Läänemaa kultuurilises ja majanduslikus arengus. Kuna see raudtee Virtsu sadamasse väljub, kuulub ka Saaremaa teataval määral tema mõjupiirkonda. Lelle-Papi- niidu teeosa ühendamisega lühenes Tallinna-Pärnu vaheline kaugus 104 km. võrra, mis vähendas tunduvalt veokulusid, reisi- kui ka kaubaveos ning võimaldas endise 16. tunni asemel katta selle vahemaa 4 $\frac{1}{2}$  tunniga. Nende töötulemustena on eksplateerimisel olevate riigi raudteede peateede pikkus kokku 1446,6 km. Vabariigi algaastatega võrreldes on riigi raudteede peateede pikkus peaaegu kahekordistunud.

Kui pilku heita raudteede võrgule, siis võime tähele panna, et raudteedevõrk on üsna ebakohaselt välja arenenud - kõik teed jooksevad enamvähem rööbiti, kuna ristteed puuduvad; veel käesoleva ajani puudub raudteeühendus Tartu-Viljandi ja Pärnu vahel. Senini on vaid tollipiir takistanud Lõuna-Eestit sattumast Riia mõjupiirkonda, millesse ta kuulus enne maailmasõda. Tartu-Viljandi ja Pärnu vaheline laiarööpmeline raudtee oleks jatkuks Tartu-Petseri raudteele,

sünnitades seega Lõuna-Eesti magistraalraudtee. Eeltööd, nagu si-  
hiajamine ja majandusliku kava koostamine viidi läbi vajalike sum-  
madega üle 10 aasta tagasi. Kogu raudtee ehitus tuleb eelarve järgi  
maksma 1.687.026 milj. krooni. Riik on arvestanud seda määratu suurt  
mõju, mida Lõuna-Eesti laiarööpmeline magistraaltee avaldab kogu  
Eesti majanduslikule arengule, soodustades rahvamajanduslikke res-  
sursside ärakasutamist, ja on asetanud selle raudtee ehitamise uude  
kavasse esimesse järjekorda. Osa sellest tähtsast magistraaltest  
Lõuna-Eestis, nimelt Tartu-Petseri (pikkus 97 km.) valmis 1. novemb-  
ril 1931. aastal. Selle raudtee osa valmimisega pandi alus ühele  
uele soonele meie rahvamajanduslikus elus, millel <sup>on</sup> täita kolm pää-  
ülesannet. Esiteks avab tema intensiivsele majanduslikule elule ühe  
rahvarikkama ja jõukama Lõuna-Eesti maanurga. Teiseks võimaldab ta  
soodsat transiitkaupade vedu Eesti sadamate kaudu Venest välismaile  
ja vastupidi. Kolmandaks ta soodustab riigikaitset lõunarindel. Üld-  
rahvamajanduslikult, nagu tulemused näitavad, on mainitud teesosa ka-  
sulik. Oma saaduste turustamisel on väga palju võitnud riigimetsad,  
talundid ja muud ettevõtted veokulude vähenemise tõttu.

Kaubaveo arendamisel on raudteedel riigi- ja rahvamajanduse  
suhtes määratu tähtsus. Maakohis, mida raudtee läbib, tekib  
majanduslik elevus ja arenemine. Kaupade väärtus, mis neist maako-  
hist välja veetakse, tõuseb, see omakorda õhutab suuremale tootmi-  
sele, kuna sisseveetavate kaupade hinnad langevad, sest nii esime-  
sel kui ka teisel juhtumil vähenevad transportkulud. Hästi välja  
arendatud raudteevõrk tasastab geograafiliselt erinevail kohtadel  
kaupade pakkumist, nõudmist ja hindu, soodustab tööjaotust ning lü-  
litab üksikmajandid rahva- ja maailmamajandusse. Hästi arenenud raud-  
tee soodustab majandus- ja poliitiliselu arenemist, kultuuri kasvu  
ja levimist. Inglise, prof. Vockle mainis: vedur (lokomotiiv) on  
rohkem abistanud rahvamasse hariduses ja üksteisele lähenemises,

kui alates maailma algusest kõik filosoofid, poeedid ja prohvetid kokku!

Raudteedel, kui tähtsal rahvamajanduse arendamisteguril, on ka riigile ülisuur mõju. Eesti vabariigis, kus mitmed tööstusharud veel arengjärgus ja paljud <sup>alles</sup>loomisel, edendavad raudteed majanduselu arengus väga tähtsat osa. Tõusule Eesti tööstuses, sise- ja väliskaubanduses, sisse- ja väljaveos ning transiitveos on kaasa aidanud Eesti raudteed, mis löid 1924. a. säärase konjunktüüri, et võimaldus Eesti tookordse rahakursi stabiliseerimine.

Raudtee, kui tähtsama transport-abinõu, edu ja areng oleneb kolmest tegurist: 1) raudtee liiklemise tarvidusest oma riigi maaalal, 2) sadamate valmisolekust kaubanduse läbikäimiseks teiste merega ühenduses olevate maadega, 3) kaubanduse ja tööstuse elavnemisest. - Vabariigi iseseisvuse aastad näitavad, et kõigile raskustele vaatamata on raudteed suutnud oma ülesanded rahuldavalt täita ja edasi arendada liikluse täienemiseks. Kogu raudteede pikkusel leidub küllaldaselt vedu, et hoida üleval aasta-aastalt tihenevat liiklemist. Sadamatega käsikäes suudaks maa majanduslik toodang mitte ainult olemasolevaid raudteid elatada, vaid ka raudteede võrku laiendada. Eesti Vabariigi linlike keskuste laiaulatuslik tagamaa õigustab uute raudteede ehitamist kõige lähemal ajal.

Senistest suuremaid saavutusi tuleb oodata seni, kuni Eestimaad katab senisest tihedam raudteede võrk, mis elustab ka kõrvalisemate maakohtade kaubavahetust, välismaiste põllutööriistade sisseveo kaudu. Võrdlemisi suured metsavarad üksi tarvitavad eksploateerimiseks mitmeid raudteeharusid.

---

1) J. Steinmann, op.cit., lk. 734.

2. Ülevaade Eesti raudteede kaubaveost (1918-1938).

a. Kaubaveost üksikutel eelarve-aastatel.

Osatähtsusest evib kaubavedu raudteetegevuses esikoha. Kui vaadata tagasi sellele, kuidas on teotsenud Eesti raudteed kaubaveo alal Vabariigi iseseisvusest alates, siis näeme, et sel alal on tehtud palju loovat tööd. Püüan esitada andmeid eksploateeritavate raudteede tegevusest allpool.

Eesti Vabariigi raudteevalitsuse iseseisva tegevuse alguspäevaks loetakse 15.novembrit 1918.a. Üldine Eesti Vabariigi raudteede pikkus oli tol ajal 1295,8 km.(sellest peateid 655,3 km.). Raudteede eksploateerimine algas 9.detsembril 1918.a. Kaubanduslik tegevus seisis peaaegu kogu 1919.a. jooksul, peasjalikult sõjavägede <sup>varustuse</sup> ~~trans-~~ ~~mi~~ ja sõjaväe vedamise tõttu. Erareisijate ja kauba vedamine oli väga piiratud ja toimus vaid niisugusel määral, kuidas sõjaväe veod seda võimaldasid. Kaubanduslikku tegevust tuli organiseerida suurte raskustega, sest enamlased olid hävitanud jaamades tarviliku inventari, mistõttu oli eksploateerimine täiesti ebanormaalne, sündides sõjategevuse tõttu kõige raskemates tingimustes<sup>1)</sup>. Vastav tabel näitab lühidalt kaubaveo tõusu Eesti Vabariigi algaastail.

Tabel nr. 14.

Aasta	Üldine kaubaveo suurus (tn.)
1919	397.428
1920	660.788
1921	865.144
1922	1.157.074
1923	1.259.219 <sup>2)</sup> .

1) Val.as.tegevus 1918-1934, op.cit., lk.256, ibid.E.R.T.1918-1934,

2) Võrdlevaid andmeid Eesti raudteede tegevusest, lk.11.  
(1919-1924), Tallinn 1925, lk.9.

Kaubaveo pinevus seisis mainitud aastail kõrgemal kui Lätis ja Norras lähenedes Soomele. 1926.a. pandi kehtima kaubaveo tariif, mis osutus soodsaks ergutuseks vedude suurenemisele. Alates 1921.a. tõuseb järjekindlalt kohalike kaupade vedu, andes suureneva rea tonnidest: 100:123:165:167:192:202:212 (1927.a.). Samal ajal suurenes ka Vene transiit Eesti laiarööpmelisel. Kaubaveo alal jätkub järgneval aastal veo suurenemine pidevalt. See asjaolu on seletatav mõningate uute soodustuste maksmapanemisega, avades kauba vastuvõtuks uusi punkte. Kiiremaks kaubaveoks pandi käiku nn. marssruutrongid, s.t. et rongid saadeti sihtjaama muutmata koosseisus. Kaupade kiiremaks kohaletoometamiseks ja ruttu rikkiminevate ainete vedu korraldati kiirkauba-sega- ja tarbekorral reisi-rongiga. Teatud mõju avaldas ka 1.I.1929.a. kehtimapanud kaubaveotariif, <sup>wille</sup> mis järele odavnes veomaks ja kaubad jaotati kaalu määrade järele nelja rühma. Suurema saadetise veomaks tonnilt osutus odavamaks väikesema saadetise omast. Nimetatud aasta erakaupade tonnaaži andmed näitavad, et raudtee tegevus sel alal kasvab pidevalt. Laiarööpmelisel väljendub see arvudes, kus 1920.a. andmed on võetud sajaks, järgmiselt: 100:125:154:207:210:240:255:287:290. Kitsarööpmelisel alates 1924.a., mil mõlema liini valitsused ühendati, 100:102:118:131:142:142<sup>1)</sup>). 1930/31.a. ilmneb nähe, et autotransport võtab raudteelt üle peale reisijate ka osa kaubavedusid peamiselt linnade läheduses (Tallinn-Nõmme vahel teostub seniajani kaubavedu peamiselt autodega). Siiski 1930.a. tervikuna kasvas erakaupade vedu. Seevastu 1931.a. ilmneb vastupidine nähe. Kaubaveo langus (5% t-km) põhjeneb üldisel majanduse surutisel meil ja välismaal, kus metsamaterjali vedu endisest märksa vähenes hinnalanguse tõttu välisturgudel. Kaubaveo vähenemise vältimiseks sisemaal sõlmiti F-ma O.Stude'ga leping kauba ja pagasi raud-

1) Eesti Riigiraudteede Tegevus (edaspidi lühend.E.R.T) Tallinn, 1930. 1929/30 §11.

teele toomiseks või koju kätte toimetamiseks välismaade eeskujul. Lepingu põhjal firma õiendab saajate ja saatjate eest raudteel kõik tarvilikud arved ja dokumendid. Vaatamata sellele vähenes 1931/32.a. kaubavedu<sup>1</sup>). Võitluses vähenemisega, eriti majanduskriisi mõjul, kerkisid esile nõuded kaubaveo tariifi alandamiseks metsamaterjalide, põllu- ja tööstussaaduste veol. Ent seejuures tariifi küsimusi lahendati mitte raudtee majapidamise ja tariifi poliitika seisundilt vaid arvestati üldmajanduslikku ja ka üksikute tööstuste ja ettevõtete seisukohti, pidades hõlpsamaks tekkinud raskusi kõrvaldada raudtee tariifi alandamisega. Sellele vaatamata vähenes kaubavedu 1932/33.a. võrreldes eelmise aastaga 18,8%. Põhjuseks - majanduskriisi süvenemine tõttu vähenesid läbikäigud nii välis- kui ka sisekaubanduses, mis omakorda põhjustasid tagasimineku raudteevedudes<sup>2</sup>). Kaubaveotariifide alandamisega (1932.a.) püüti kriisi läbi tekkinud raskusi kergendada nii üksikuis majandusharudes kui ka üksikuis ettevõtteis. Liigitades raudtee veotariifi alandusi rahvamajanduse harude järgi, näeme, et neid tehti põllumajanduse, metsamajanduse ja tööstuse kasuks, mistõttu suurenes telliskivide, põllutoodete ja metsavedu. Nii laiaulatuslikud alandused suutsid teatud määral vedude kahanemist pidurdada, eriti kohalikus kaubaveos, kuigi raudtee enda tulud langesid tunduvalt.

Raudtee tegevust hinnates majandusliku surutise ajal esitan järgneva: 1932/33.a. raudtee tariifide alandamine soodustas suu- resti raskes olukorras olevaid kaubandus- ja tööstusettevõtteid, mis eeskätt teotsesid metsamaterjali väljaveo ja ümbertöötamisega. Selle väite tõestamiseks:

1931/32.a. üldine sisemaine vedu oli	166.421.000 tn/km.
1932/33.a. " " " "	156.981.000 tn/km.

<sup>1</sup>) E.R.T. 1931/32, §11.

<sup>2</sup>) E.R.T. 1932/33 §11.

Seega kaubaveo vähenemine viimatimainitud aastal 5,6%, kuna rahaline sissetulek samast üldisest sisemaisest kaubaveost

1931/32.a. 6.861.464 krooni,

1932/33.a. 5.332.143 krooni, seega vähem 1.529.321 kr.

mis teeb välja võrreldes eelmise aastaga 22,3%. Kõrvutades neid andmeid ilmneb, et raudtee on 1932/33.a. sisemaiste vedude arvel saanud vähem sissetulekuid ligikaudu 1.500.000 krooni ehk teisiti öeldud: raudtee on pidanud oma tuludest toetama kaubandus-, tööstus- ja majandusettevõtteid 1,1 miljoni krooniga. Kuna raudteel 1932/33.a. oli 693.228 krooni puudujääki, siis, kui raudtee poleks alandanud kaubaveo tariife, oleks raudtee annud ligi 400.000 krooni tulugi. Ülalolevast näeme, et raudtee on kõik teinud rahvamajandusele, mis vähegi võimalik on olnud riigimajandile surutise ajajärgul<sup>1)</sup>. Kaubaveotariifide alandamisest tingituna oli 1933/34.a. kaubaveo suurenemine 12,9% võrra eelmise aastaga võrreldes<sup>2)</sup>. Vedude suurenemine on seletatav osalt üldise majanduskonjunkturi paranemisega, suuremal määral aga metsasaaduste ostu-müügi tehingute elavnemisega. Sel eelarveaastal omab metsamaterjali vedu suurimat osatähtsust kaubaveos, nimelt 50,7%, sellele järgneb põlevkivi 11,8%. Veel suurem kaubaveo tõus ilmnes 1934/35.a. Maksuline kaubavedu suurenes 26,2% võrra. Veod kasvasid peamiselt metsamaterjali, rukki, põlevkivi, puumassi ja väetisainete arvel<sup>3)</sup>. 1. aprillil 1935.a. pandi kehtima kaubaveo tariif, kus Eesti-Vene otseühenduse kaubaühenduse tariifis tehti mõningaid hinnaalandusi. Korraldati uus otseühendus kaupade veoks Eestist transiidina Venemaa kaudu Soome, mis hõlbustab meie põlevkivi saaduste saatmist Soome. Kaupade veol transiidina Läti kaudu

1) Eesti Raudtee 1933, Tallinn 1934, lk. 3 (edaspidi lühend. E.R.)

2) E.R.T. 1933/34 §11.

3) E.R.T. 1934/35 §11.

alandas Läti mitmelt kaubalt transiidi veomaksu määrasid. Raudtee eksploatatsiooni tulemused on 1934/35.a. märksa paranenud eelmise aastaga võrreldes, millist asjaolu seletatakse üldise majanduskonjunktuuri paranemisega ja raudteevedude ratsionaalsema korraldamisega. Vedude läbikäigu suurendamist ja raudteede kasutamist, klientuurile kättesaadavamaks tegemise sihil, on sel aastal arendatud abikontorite võrgu <sup>asutamiseks</sup> väljaspool raudtee piirkonda. Uusimaks sammuks on raudtee operatsioonide toimetamine postkontorites, mistõttu vedu postkontori ja raudteejaama vahel toimub autobuseliinide jõuvankreil (15.VI.1935.a.). Kaubavedu 1935/36.a. näitab tagasiminekut veetud tonnide järgi 4,1% võrreldes eelmise aastaga<sup>1)</sup>. Vähennemine sündis metsaveo koguse vähenemise tõttu. Metsavedu on tähtsamaks veoartikliks raudteel ja selle ulatuse muutumine mõjutab üldist kaubavedu raudteel. Raudtee eksploatatsiooni alal alustati 1936.a. kaupade kodunt-koju vedu raudteevalitsuse oma veoautodega eriveotariifi järgi. Et hõlbustada rahvale posti-telegraafi-telefoni kasutamist, suurendati ka 1936.a. jaamade arvu, nii et praegusel ajal on avatud peaaegu iga raudteejaama postialaga seotud toiminguteks. 1.V.1935 pandi kehtima eriveotariif suhkru, soola, heeringate ja jahu veoks Tallinnast Narva 30-60%-se hinnaalandusega ja lattide veoks Narvast - Tallinna ca 70%-se hinnaalandusega (kehtib navigatsioonil ajal).

1936/37. tegevusaastal suurenes kaubavedu 6,7% kaalus ja 4% tonn-km. Vaatamata suurenemisele jääb kaubavedu 1936/37. tegevusaastal 6,2% võrra maha kriisiajale järgnevast suuremast veost. 1934/35.a. peaosas üldveost moodustab metsamaterjali vedu, rohkem eelmisest aastast veeti põlevkivisaadusi ja mineraalaineid. Kauba-veo elustamiseks (raudtee osatähtsuse suurendamiseks sel alal) on

---

<sup>1)</sup> E.R.T. 1935/36 §11.

raudteel püütud teha kõik, mis meie oludes võimalik. Eriti suurt rõhku on pandud väikesaadetiste edasitoimetamisele, suurendades selleks kiirkauba jaotusronge. Seetõttu kaubaveo kiirus on möödunud aastal tõusnud eriti rõõmustavalt. On jõutud läbi viia see moodus, et suurem osa kaupu, mis päeva jooksul vastu võetakse, jõuavad järgmise päeva hommikul sihtkohta. See on üldjoontes võimalik olnud meie liiklusolude ulatuslikult kitsastes piirides. Kuna viimasel ajal raudtee tihti kasutas väike- ja suurkiiruse saadetiste veoks samu ronge, siis kadus kaubaomanikel eriline tarvidus suurekiiruse järele ja viimast kasutati võrdlemisi vähe. Ühise veoviisi kohaldamine kõigi kaubasaadetiste suhtes lihtsustab liiklust raudteel ja hõlbustab kaupade veoksandmist. Sellest väljudes kaotati 1.VI.1936. suurkiiruse veomaksu määrad ning selles mõttes oleme <sup>nüüd</sup> küll ainukene ~~oma~~riik Euroopas.

Kaubavedu suurenes 1937/38 e.a. enam kui reisijatevedu. Suurenemine koguse järgi oli 12,9% ja tn-km. järgi 18,5%. Kaubavedu laiarööpmelisel teel moodustas 76,7% ja kitsarööpmelisel 23,3%. Suurimaks veoartikliks 1937/38.e.a. oli metsamaterjal ligi 37,4% kogu veost, sellele järgnes põlevkivi ning põlevkivitooted, tellis- ja loomulik kivi, tsement, väetisained ja muud. Veetud kaupadest suurenes mainitud aastal tunduvalt metsamaterjali, põlevkiviõli, tsemendi ja väetisainete veokogus<sup>1)</sup>.

Raudteevedude soodustamiseks võtab 24 postiasutist kaupu veoks vastu. Pidevat tõusu näitab ka raudtee-veoautode tegevus kodunt-kodunt veol.

---

<sup>1)</sup> E.R.T. 1937/38. §11.

Kaubaveotariifi madalaim tariifiklass (21) muudeti ja kaubad, mis seni kuulusid sellesse klassi, nagu põletispuit, turvad, põlevkivi, liiv, muld jt., määrati 20.klassi. 1937.a. alates teostub Tõrva-Puka vaheline kaubavedu raudtee jõuvankritega väikese lisamaksu eest.

1938/39 e.a. kaubaveos võrreldes eelmise aastaga oli märgata tagasiminekut, nimelt laiarööpmelisel tonnides 17,5%, tonn-km. 12,8% kitsarööpmelisel tonnides - 20% ja tonn-km. 20%.

Tagasimineku kaubaveos on osalt seletatav metsamajanduse reorganiseerimisega, millega tõkestati toormaterjali väljavedu, et säästa seda ümbertöötamiseks sisemaa vabrikutes<sup>1)</sup>.

Võitluseks vedude vähenemise vastu võitlemisvahendina tarvitati raudtee tariifipoliitikat. Riigi- ja rahvamajanduslikest seisukohadest evivad raudtee tariifid erilise huvitsentrumi, milliste ebakohane käsitlemine halvaks kaubandust ja tööstust ning eeldava kasumi asemele tekib raudteedele kahju, ning rahvale jõukuse ja ostujõu vähenemine. Raudteetariifipoliitikal on majanduselus sügav ja laialatuslik tähtsus ja sageli otsustav mõju. Tähtsamaid nõudeid on tariifide ühtlus kõigil raudteil üle riigi, kuna erinevate tariifide kehtivus halvaks raudtee üksikute liinide tegevust.

Raudteetariifipoliitika on keerulisimaid ja vastutusrikkamaid. Siin tuleb arvestada mitte üksnes raudtee, vaid ühtlasi ka kauba-  
saatjate ja reisijate huvisid.

Tariifipoliitika alal peab silmas pidama kahte momenti: 1) et vedude eest saadud summad raudtee üldekspluatatsioonil kulud kataks, ja 2) et kõrge tariif ei halvaks mõne üksiku kauba turulesaatmist ning vastavalt ka selle tootmist. Raudteede sissetulekute suuren-

<sup>1)</sup> Val. as. tegevus 1938/39, op.cit.lk.131.

damiseks pole vaja tõsta igakord tariife, vaid parema tulemuse võib mõnikord saavutada tariifide alandamisega, mistõttu kaubavedu võib tunduvalt suurened. Möödunud surutise ajal püüti kaubaveotariifi alandamisega kergendada kriisi läbi tekkinud raskusi ja laiaulatuslikud alandused veotariifis (eriti metsamaterjalide, põllu- ning tööstussaaduste veol) pidurdasid<sup>1</sup> teatud määral ~~ka~~ kaubaveo kahane- mist ja järgmisil aastail, pärast kaubaveotariifi alandamist, algas <sup>juba</sup> kaubaveo tõus, mis andis eelarveaastate lõpuks <sup>isegi</sup> ülejääke<sup>1</sup>).

Kaubaveo elustamiseks on raudtee pannud eriti suurt rõhku väike- saadetiste kiirele edasisaatmisele, suurendades seks kiirkauba jaotusronge ja jaotusvaguneid<sup>2</sup>).

Elu nõuab, et kaubasaatjalt ta kaup kodunt võetaks vastu ja toi- metataks kaubasaajale kätte, ilma et kumbki neist pruugiks võtta ette aegaviitvaid sõite ja toiminguid. Transport "ukse alt ukse alla" on raudteede korraldusel levimas terves maailmas. Kauba ko- dunt-koju vedu on osutunud otstarbekaks täienduseks raudteetrans- pordi alal. Käesoleval ajal on meil võimalik kaupade kodunt-koju vedu Tallinnas, Tartus ja Viljandis eriveo tariifi järgi raudtee veoautodega (praegu tegevuses 18 veoautot). Kavatsus on laiendada seda järk-järgult ka teiste<sup>3</sup> asulate<sup>3</sup> ja kus <sup>see pole</sup> võimalik, organiseeri- da seda eraettevõtjate kaudu.

Raudtee autotranspordi alal on märgata pidevat tõusu, kusjuures kodunt-kojuveo<sup>3</sup> raadius üha suureneb. Aasta-aastalt muutub auto- transport elujõulisemaks, muutes raudteeliini pikendasena üldse raudtee kaubandusliku eksploatatsiooni painduvamaks<sup>3</sup>).

Viimasel ajal on raudteel püütud leida võimalusi töö lihtsusta- miseks uute meetodite ja süsteemide tarvitusele võtmisega kõigis

1) Konjunktuur nr.38/39 (jaanuar-veebbruar), Konjunktuurinsti- tuudi väljaanne, Tallinn 1938. lk.36.

2) ibid. lk.37.

3) Val.as.tegevus 1938/39.a. op.cit., lk.132.

raudtee käitisharudes, eriti mis puutub eksploatatsiooni ja kaubanduslikku tegevust.

Möödunud aastad on raudtee majanduslikus tegevuses olnud tagajärjekad, samuti on raudtee moderniseerimine meie rahva viinud märksa ligemale Lääne-Euroopa tasemele. Seejuures on raudteed igalpool, kus nad on leidnud kindla edu teiste transportvahendite ees, seda saavutanud peasjalikult oma organisatsiooni ja oma töötamisviiside parandamisega. Raudteede osatähtsuse suur tõus hakkas ilmema, kui raudtee enda tariifid ja klientuuri teenimise viisid muutusid painduvamaiks ja ajanõudeile ja ajavaimule vastavamaiks, nii suudeti moodsamate vahenditega ja parema organisatsiooniga tunduvalt vähendada käitiskulusid.

b. Kaubavedu 1935/36 e/a. seoses veokauguse astmete ja kuude järgi (tn).

Enne kui asume vaatlema kaubavedu 1935/36.e.a. veokauguse astmete ja kuude järgi, vaatleme mainitud eelarveaasta maksulist kaubavedu võrrelduna varemate ja hilisemate eelarveaastatega. Maksulisest kaubaveost annab üldpildi alljärgnev tabel<sup>1</sup>). Tabel nr. 15.

Laiarööpmelisel Kitsarööpmelisel Kokku	
1 0 0 0 t o n n - k m .	
1919	44.580
1920	60,894
1921	148.152
1922	199.846
1923	169.996
1924	181,459
1925	172.553
1926/27	201.289

<sup>1</sup>) H.Sulg Raudtee Eksploatatsiooni tulemusi 1919-1935/36.a. Konkreetuur nr.20, Tallinn 1936. lk.479 ja E.R.T.,1935/36; 1937/38. §11.

Tabel nr. 16.

	Laiarööpmelisel	Kitsarööpmelisel	Kokku
1 0 0 0 t o n n - k m .			
1927/28			199.097
1928/29			217.801
1929/30	170.199	52.575	222.764
1930/31	188,226	52.217	240.444
1931/32	162.754	45.581	208.335
1932/33	127.691	41.457	169.148
1933/34	140,381	50.618	190.999
1934/35	179.866	61.215	241.081
1935/36	162.859	54.453	217.312
1936/37	170.719	55.329	226.048
1937/38	205.583	62.304	267.887
1938/39	<del>102.522</del>	<del>54.677</del>	<del>157.199</del>
1939/40	196.971	57.677	254.648
1919			431
1920			534
1921			1172
1922			1519
1923			1681
1924			1711
1925			1760
1926/27			1935
1927/28			2084
1928/29			2282
1929/30	1566	730	2295
1930/31	1559	725	2284
1931/32	1341	645	1986
1932/33	1123	585	1708
1933/34	1239	687	1926
1934/35	1506	815	2321
1935/36	1471	754	2225
1936/37	1615	736	2351
1937/38	1823	831	2654
1938/39	<del>1649</del>	<del>725</del>	<del>2374</del>
1939/40	1685	801	2484

Helolevast tabelist näeme, et keskmine kaubavedu ajavahemikul

1927/28 kuni 1937/38 on väga lähedane 1935/36 e.a. andmetega (tonnides 2225 ja tn-km. - 217.312). Aluseks võttes 1935/36 e.a. kaubaveo andmed, võime suurima tõenäosusega mainitud andmete põhjal saa-

Tabel nr. 16a.

Kaupade vedu 1935/36 a. kuude järgi /mahalaaditud kaubad/ ja

veoastmete järgi tonnides.

Lk nr.	Kauba nimetus	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dets.	Jaan.	Veebr.	Märts	Sõlned	Üldse	%	Keskmine veo kaugus Parcoures km. moyen	Lk nr.
1	Rukis — Seigle	763	1 156	2 286	2 113	399	3 457	6 019	2 316	245	722	2 222	3 273	25 299	50 270	2,5	93,9	1
2	Nisu — Froment	323	385	176	152	97	856	1 398	1 976	422	687	1 019	949	4 677	13 117	0,7	110,3	2
3	Oder — Orge	85	99	30	19	11	37	114	216	214	217	145	130	—	1 317	0,1	123,3	3
4	Kaer — Avoine	367	514	295	274	179	125	448	980	813	545	527	917	151	6 085	0,3	173,4	4
5	Jahvatatud villi — Farines, gruauz, etc.	297	397	252	220	206	441	607	415	416	508	645	879	50	5 333	0,3	91,2	6
6	Püüli jahu — Fleur de farine	306	269	212	228	274	283	323	338	336	327	516	429	—	3 846	0,2	88,6	7
7	Kartulid — Pommes de terre	1 127	5 616	3 496	777	27	178	3 615	3 485	2 632	4 594	1 237	3 303	44	30 031	1,5	115,3	8
8	Kartulijahu ja -tärklis — Farine et féoule de pommes de terre	554	204	186	295	141	57	251	256	102	270	237	119	—	2 672	0,1	110,7	9
9	Sulkur — Sucre	911	719	714	992	1 172	765	941	378	683	773	378	617	4 957	14 000	0,7	109,9	10
10	Puuvili ja marjad — Fruits de toute sorte	80	79	109	463	474	1 085	923	464	247	77	72	132	—	4 205	0,2	197,7	11
11	Aia- ja juurvili — Légumes et tubercules	160	160	104	92	416	241	306	341	129	107	104	217	—	2 377	0,1	174,6	12
12	Kõlad — Autres poissons	889	825	895	641	758	670	603	554	419	540	537	835	190	8 416	0,4	158,2	13
13	Peekon — Bacon	141	103	158	94	125	150	122	184	193	177	196	186	—	1 829	0,1	146,2	14
14	Lihaga igat kujul — Viandes	496	303	327	229	254	321	365	408	677	483	565	744	2	5 174	0,3	135,2	14a
14a	Plim — Lait	1 000	1 041	1 123	1 135	1 026	963	372	846	948	934	896	1 010	—	11 794	0,6	68,2	15
15	Või — Beurre	876	1 073	1 470	1 835	1 628	1 472	1 770	718	555	592	519	631	7 074	19 613	1,0	112,2	16
16	Munad — Oeufs	396	731	576	435	492	429	310	166	41	38	28	96	—	3 738	0,2	153,5	17
17	Piiritus ja napsid — Alcool, eau-de-vie liquors	1 083	1 066	1 009	813	852	719	831	1 080	1 082	1 345	1 187	1 090	—	12 157	0,6	112,7	18
18	Olu — Bière	482	455	619	575	609	429	416	363	447	379	361	482	—	5 517	0,3	101,9	19
19	Muud toit- ja maitseained — Autres denrées alimentaires	501	267	486	403	373	334	347	414	599	398	474	605	—	5 385	0,3	151,2	20
20	Heinad ja õied — Foin et paille	60	50	72	40	33	23	62	101	106	161	123	405	—	1 236	0,1	87,7	21
21	Jõutoit — Tourteaux et fourrage	461	404	171	159	212	530	1 003	1 014	498	3 319	3 969	5 489	1 046	18 275	0,9	108,5	22
22	Sead, elus — Porcs	1 746	2 670	1 545	1 413	1 470	1 251	2 923	4 632	3 767	4 732	3 272	1 831	120	31 372	1,6	124,6	23
23	Elusloomad, elusloomad (söödad) — Bétail, animaux et oiseaux	2 239	2 253	1 964	2 592	2 897	2 796	3 160	3 180	3 375	3 982	3 421	3 458	—	35 367	1,8	138,2	24
24	Toored nahad — Peaux brutes	127	113	130	52	42	136	144	122	69	142	181	161	—	1 419	0,1	169,2	25
25	Parknahad ja nahkkaubad — Cuirz tannés et articles en cuir	103	100	74	63	116	109	122	113	86	109	92	145	—	1 232	0,1	162,0	26
26	Linaseemned — Grains de lin	117	89	49	6	1	49	560	950	552	335	79	190	—	2 977	0,2	161,9	27
27	Muud seemned ja taimed, humalad — Autres graines et plantes	125	145	21	6	7	18	67	21	15	32	50	138	—	645	—	136,1	28
28	Palgid, pakud üle 2,5 m männi, kuuse — Poutres, blocs de sapin et pin	12 227	12 729	5 680	3 686	1 825	1 351	552	1 231	1 403	3 822	13 195	22 131	1 048	80 880	4,1	114,1	29
29	Proksid, pakud männi, kuuse kuni 2,5 m — Etançons	20 545	28 938	27 053	26 725	23 005	18 490	15 808	16 723	15 183	19 051	19 357	22 080	1 444	255 002	12,9	143,0	30
30	Kase, saare ja lepa pakud — Blocs de bouleau, frêne et aune	24 078	10 088	8 180	2 363	4 262	5 268	5 338	883	94	1 064	5 705	16 905	26 038	119 266	6,1	122,7	30a
30a	Haava pakud — Blocs de tremble	2 054	1 050	904	657	200	59	33	34	373	708	4 196	5 002	96	15 366	0,6	161,5	30b
31	Lauad, liiprid, plangud — Planches	2 895	10 409	14 641	16 837	12 447	6 254	4 204	4 790	3 990	2 901	3 251	3 219	5 273	91 201	4,8	135,8	31
32	Põletispuit — Bois de chauffage	13 018	11 116	7 219	10 660	13 386	17 395	18 164	21 160	20 454	27 798	38 375	29 725	729	229 199	11,6	105,6	32
33	Vineer ja vineeri kaup — Bois de placage	876	613	802	849	910	677	1 111	745	505	668	925	1 153	9 967	10 801	1,0	21,5	33
33a	Muud puukaubad — Boissellerie	838	1 203	933	876	879	983	896	745	890	753	630	1 087	2 490	88 378	4,5	15,8	34
34	Puitmass, kuiv, märg, tellusloos — Pâte de bois	3 119	2 963	1 472	655	933	2 972	3 212	2 629	1 902	3 357	1 535	4 431	50 198	14 481	0,7	75,2	35
35	Faber ja papp — Papier et carton	1 122	1 139	953	1 188	1 339	1 196	1 356	1 215	1 052	1 217	1 203	1 501	—	11 481	0,7	75,2	35
36	Lina — Lin	321	367	187	86	124	126	52	443	888	1 312	990	933	43	5 872	0,3	218,5	36
37	Tekstiil toorained — Matières textiles	671	510	261	494	314	305	381	319	814	284	686	715	2 068	7 822	0,4	104,8	37
37a	Koetisained ja riidekaup — Matières filamenteuses et tissus	741	916	571	771	910	859	875	1 015	724	895	934	980	—	10 191	0,5	158,4	37a
38	Metallkaup ja tööriistad — Métaux et ferraille	946	1 268	1 092	1 100	1 141	756	730	836	517	764	535	844	774	11 303	0,6	117,2	38
39	Metallid latis ja kangis, vanaraud — Métaux et ferraille	666	704	951	850	1 258	1 124	1 136	1 071	775	1 041	745	906	6 429	17 656	0,9	110,2	39
40	Põllutööriistad, masinad ja traktorid — Machines agricoles	202	355	294	532	390	199	87	67	44	53	80	209	63	2 584	0,1	133,3	40
41	Mitmesug. masinad ja nende tarbed, autod, tsiklid — Machines industr. et accessoires	393	290	304	400	435	483	487	371	352	579	632	490	333	5 588	0,3	131,3	41
42	Tellisivid — Briques	559	2 648	2 593	3 097	4 307	4 141	4 967	5 427	1 253	2 926	764	1 024	93	33 799	1,7	73,6	42
43	Ehitustoorained ja nende teosed — Matériaux de construction	2 550	8 177	6 613	6 552	7 960	8 774	11 614	14 338	7 463	8 554	4 539	7 602	—	94 736	4,8	151,6	43
44	Tsement — Ciment	1 726	4 848	4 390	4 077	4 141	4 104	3 264	2 130	1 260	894	621	1 972	18	33 445	1,6	106,4	44
45	Lubi — Chaux	1 390	2 285	2 459	2 494	1 937	2 041	1 304	1 080	343	548	296	1 179	15	17 311	0,9	226,2	45
46	Kips — Plâtre	861	1 146	507	512	693	721	668	507	448	862	689	1 120	—	8 734	0,4	123,0	46
47	Aknaklaas ja klaasasjad — Verrerie	861	921	706	869	1 090	961	1 251	1 310	1 060	1 293	1 297	1 519	15	12 857	0,6	60,0	47
48	Kiivisüsi ja koks — Houille et cok	184	2 069	1 155	1 288	1 424	3 734	1 821	1 186	2 410	2 357	1 890	709	5 230	25 457	1,3	104,2	48
49	Põlevkivi — Schiste combustible	15 066	19 484	17 684	7 422	16 978	17 912	17 791	15 689	18 969	19 159	23 740	22 876	48 773	261 543	13,3	72,6	49
50	Turvas — Tourbe	1 864	1 183	763	1 843	2 016	1 454	3 072	5 872	5 490	4 820	4 007	1 738	—	34 122	1,7	117,5	50
51	Nafta saadused — Naphte et ses dérivés	548	852	447	734	1 661	1 611	1 630	2 390	1 113	1 364	1 238	984	5 564	20 136	1,0	240,1	51
52	Põlevkiviõli ja selle saadused — Huile de schiste combustible et ses dérivés	3 126	1 487	1 878	9 839	2 632	1 916	2 075	5 679	3 091	1 749	1 291	2 023	9 320	46 306	2,3	83,3	52
53	Keemiaained — Produits chimiques	968	4 686	988	1 296	1 120	4 420	1 740	3 209	1 046	1 211	1 042	1 185	2 404	25 315	1,3	80,5	53
54	Sool igasugune — Sel	749	1 326	1 355	1 448	1 790	1 064	1 352	1 477	1 214	1 267	1 150	950	4 805	19 947	1,0	114,3	54
55	Väetisained — Engrais	5 380	2 616	278	1 089	8 124	2 602	718	563	1 445	186	2 912	8 486	6 754	41 153	2,1	133,1	55
56	Muud ei pool nimetatata kaubad — Marchandises et produits divers non compris ailleurs	826	846	908	759	743	790	798	775	723	821	952	1 562	695	11 193	0,6	113,2	56
Kokku — Total		137 175	169 418	132 765	128 163	135 195	132 666	136 574	141 890	116 956	140 893	163 389	195 479	243 492	1 973 055	100		

vutatud uurimistulemusi üldistada kogu Eesti raudteede kaubaveo kohte, (vähemalt eeltoodud 10 aasta kohta), paremini kui seda suudaksime teha mõne teise eelarveaasta uurimisel.

1935/36 e.a. veetavad kaubad ositusid üksikute tähtsamate kaubaliikide järgi alljärgnevalt (võrrelduna 1934/35 e/a.-ga):

Jabel nr. 17.

	1935/36 %% üldveost	1934/35 %% üldveost
Metsamaterjalid	40,1	53,2
Põlevkivi	13,3	11,3
Põllu- ja karjasaadused	11,1	11,7
Tsement	1,6	1,3
Väetisained	2,1	2,1
Telliskivid	1,7	0,9
Sool	1,0	0,5
Kalad	0,4	0,6
Muud kaubad	28,7	18,4

Umbes 60-70% kaubaveost langeb metsamaterjalide, põlevkivi ja põllu-ning karjasaaduste arvele, kuna teised kaubad omavad vähema tähtsuse. - Siinjuures võib meid huvitada küsimus, kui palju kaupa tuleks anda raudteele, kui veomaks raha asemele tasutakse veetava kaubaga. Sellele huvitavale küsimusele saame vastuse allolevast tabelist:

Jabel nr. 18.

Veomaksu tasudes raha asemele veetava kaubaga, tuleks raudteele anda veomaksuks %%-des kauba väärtusest (1935.a. andmed).

Kauba nimetus	100	200	300
	k a u g u s	k m .	
Rukis	3,2	4,9	6,1
Kartul	10,6	15,0	18,6
Lina	0,9	1,4	1,9
Eksportvõi	0,12	0,16	0,2
Munad	1,0	1,6	2,0
Väetis	4,2	6,1	7,5
Sool	9,9	14,9	18,7
Palgid	21,1	32,0	40,0
Propsid	16,7	23,7	29,3
Lauad	19,1	28,8	36,0
Põlevkivi	20,0	27,1	33,0
Tsement	9,1	13,7	17,2

Kauba nimetus	100 km.	200 km.	300 km.
Telliskivid	28,4	40,6	50,0
Petrooleum	6,8	10,6	13,6
Heeringad	3,2	5,0	6,5
Suhkur	1,9	3,1	4,0

Eelnevast tabelist võime selgesti järeldada, et koguselt raskemate ja väärtuselt odavamate kaupade (telliskivid, palgid, lauad, põlevkivi, propsid, tsement, kartul, sool) veokaugus on võrdlemisi piiratud. Seda võib aga laiendada madalate kaugusdifferentsiaaltariifide kehtimapanekuga, mis juhul kauba veohind suhteliselt, kaugemalt raskemaid kaupu vedades väheneb. Siin võib aga jälle ilmned nähtus, et riik maksab raskemate kaupade veole juurde. Meie riigi raudteedel ongi nii, et raudtee maksab 18.-20. tariifi klassi kuuluvate kaupade veole juurde (siia kuulub nt. põlevkivi, palgid jne.), selleks, et ka raskemate kaupade kättesaadavust suurendada ja rahvamajandust elustada. Seevastu kõrgema väärtusega ja väiksema kogusega kaubad on raudteele kasumitoojad. Kaubavedu veokauguse järgi (tabel nr. 16<sup>a</sup>) vaadates võime järeldada: mida väärtuslikum ja kergem on kaup, seda vähem avaldab temale mõju veokaugus, seda vähem avaldab temale mõju raudteetariif.)

Keskmissi veokaugusi jälgitud, võib suurima käibealaga kaupadeks nimetada: 1) kips<sup>1)</sup> (keskmine veokaugus 240,1 km); 2) põlevkiviõli ja selle saadused (226,2 km), 3) lina (218,5 km), 4) puuvili ja marjad (197,8 km), 5) aia- ja juurvili (174,6 km), 6) kaer (173,4 km), 7) koetisained ja riidekaup (158,4 km), 8) kalad (158,2 km). Mainitud kaupadele avaldavad kaubaveokulud väga vähe mõju, mistõttu nende transportvõimalused veokaugusele vaatamata on palju soodsamad võrreldes koguselt raskemate kaupadega (metsamaterjal, põlevkivi, telliskivid jne.), kuigi raskematel kaupadel on tariifiklassides tehtud võrdlemisi suuri hinnaalandusi ja soodustusi.

<sup>1)</sup> Kipsi veokaugust mõjutab ka tema leiukoht (saadakse Irboskast).

Kaubavedu kuude järgi käsitledes võis tähele panna peaaegu iga kauba veo juures teatud sesoonilisi võnkeid. Mõne kauba veo juures oli see vaevalt märgatav (nt. jahvatatud vili, propsid, pakud kuni 2,5 m, piiritus ja napsid, koetisained ja riidekaup, piim, peekon, liha igal kujul), kuna teistel oli võnkumine seda silmatorkavam (nt. kase, saare, leppapakud, kartulid). Et üksikult kõigi kaupade sesoonilist võnkumist analüüsida, selleks puudub siin vastav ruum. Üldise ja küllalt kujuka pildi veomuutustest üksikutes kuudes annab meile eeltoodud tabel nr 16<sup>a</sup>. Selle põhjal võib öelda, et esimese järgu tarbeainete (piim, liha, jahvatatud vili jne.) vedu on ühtlaselt pidev enamvähem läbi aasta, mida aga ei saa öelda mõne teise-kolmanda järgu tarbimishüvise suhtes.

IV. Linlikesse keskusesse  
raudteel saabuvate kaupade tulemi-  
piirkondi.

1. Linlikesse keskusesse saabuvate kaupade järjestamine koguse järgi.

Kogu rahva heaolu oleneb tootmisalade, peamiselt linna- ja maa eramajanduse seisukorrast. Algväärtused rahvamajanduslikus väärtuste ringvoolus annab suure enamikus eramajandus. Raudtee ülesanne siinjuures on just eramajandite lähendamine üks ~~tein~~ <sup>tein</sup> ja kaupade vahetuse kergendamine.

Põhifaktoriks ja mõjuriks kaupade liiklemisel raudteel on linlike keskuste elanikkonna suurus, nende töö iseloom ja linlike keskuste asend, kas maismaal või mere ääres, mis mõjustab suurel määral iga linliku keskuse kaubandust ja tööstust.

Linlik keskus on tihedais suhteis oma tagamaaga. Linn püüab oma tagamaale anda igasuguseid tööstustooteid, masinaid ja valmis- saadusi igal kujul, millele ühtlasi lisanduvad välismaalt kaubava- hetusega saadud hüvised (sool, suhkur, väetisained, põllutöömasi- nad, keemiasaadused jne.): selle vastu saab linn maalt igasuguseid põllumajandussaadusi ja tooraineid ümbertöötlemiseks (nt. rukis, nisu, piim, või, liha, munad jne.). Linlikesse keskusesse raudteel saabu- vaid kaupu koguse järgi reastades saame järgmise pildi (ta- bel nr. 15. ).

Linlikesse keskusesse saabuvate kaupade vaatlemisel on iseloo- mustavaks suure kogusega ja vähema väärtusega kaupade ülekaal. Prot- sentuaalselt moodustavad eelmainitud kaupad 74,9% kogu aasta jaama- de läbikäigust, seega 3/4 üldisest kaubaveost.

Tabel nr. 19.

## Kaubavedu koguse järgi 1935/36.a.

(linlikesse keskusisse saadetavad kaubad).

Jrk nr.	Gr. nr.	Kauba nimetus	Veetud kogus tonnid	aastas %	Kaardi nr.
1	49	Põlevkivi	261.543	13,3	
2	30	Propsid, pakud kuni 2,5 m., männi, kuuse	255.002	12,9	1
3	32	Põletispuut	229.199	11,6	2
4	30a	Kase, saare, leppapakud	119.266	6,1	3
5	31	Lauad, liiprid, plangud	91.201	4,6	4
6	29	Palgid, pakud üle 2,5 m. männi, kuuse	80.880	4,1	5
7	1	Rukis	50.270	2,5	6
8	52	Põlevkiviõli ja selle saadused	46.106	2,3	
9	24	Elusloomad, eluslinnud	35.367	1,8	7
10	23	Turvas	34.122	1,7	
11	50	Sead, (elus).	31.372	1,6	8
12	8	Kartulid	30.031	1,5	9
13	53	Keemiaained	25.315	1,3	10
14	16	Või	19.613	1,0	11
15	30b	Haavapakud	15.366		
16	33a	Muud puukaubad	13.212	0,7	
17	2	Nisu	13.117	0,7	12
18	15	Piim	11.794	0,6	13
19	47	Aknaklaas ja klaasasjad	12.857	0,6	14
20	37	Tekstiil-toorained	7.822	0,4	15
21	4	Kaer	6.085	0,3	
22	36	Lina	5.872	0,3	16
23	14a	Liha igal kujul	5.174	0,3	
24	11	Puuvili ja marjad	4.205	0,2	
25	17	Munad	3.738	0,2	
26	12	Aia- ja juurvili	2.377	0,1	
27	14	Peekon	1.829	0,1	8
28	25	Toored nahad	1.419	0,1	
29	3	Oder	1.317	0,1	
30	21	Heinad ja õled	1.236	0,1	
31	43	Ehitustoorained ja nende teosed	94.736	4,8	

## 2. Põlevkivi, põlevkiviõli ja selle saadused.

### a. Põlevkivi.

Eesti iseseisvuse aastail on põlevkivitööstus arenenud välja tähtsaks tööstusharuks, mis tööd annab ca.4000 töölisele. On tekkinud mitmed suured kaevandused, ehitatud õli- ja bensiinivabrikuid. Põlevkivi kuulub odavamate küttesainete hulka, kuid kõrge tuhasisaldavuse tõttu pole tema vedu kaugemate maade peale tasuv, millele lisandub veel, et otsekohene põletamine vajab erilist küttekollet. Sellele vaatamata näeme, et põlevkivi on tõrjunud välja pea täielikult nii raudteilt kui ka tööstusist enne sõda tarvitusel olnud kivisöe. Põlevkivi suurimaid<sup>1)</sup> tarvitajaid<sup>2)</sup> peale raudteede on paberitsemendi-, tekstiil- ja põlevkiviõlivabrikud<sup>1)</sup>. Vaatamata igasugusele skepsisele põlevkivi kõlbulikkuse suhtes, tema kasutamine küttesainena levib siiski nii raudteel kui ka tööstusis. Määratu on kokkuvõid, mida võlgnevad meie metsad kui ka kaubandusbilanss põlevkivile - suurema metsamaterjali väljaveo võimaldamisega ühelt poolt ja kivisöe sisseveo vähendamisega teiselt poolt<sup>2)</sup>. Põlevkivi sisaldavuse poolest on ligemalt uuritud ca.2500 km<sup>2</sup> suurune maaala Rakvere-Jõhvi jaamade vahel, kust võib saada ca.3700 milj. tonni põlevkivi, mis vastab 740 milj. tonni õlile. Põlevkivi omab liiklusgeograafiliselt suure eelise, kuna laiarööpmeline Tallinn-Narva raudteeliin läbib põlevkivirajooni, ja on olemas ka haruraudteed Soome lahe ääres asuvasse Kunda, Aseri, Sillamäe sadamatesse<sup>3)</sup>.

Põlevkivi kaevandustest töötavad: A/S Esimene Eesti Põlevkivitööstus, kaevandused Kohtlas ja Kukrusel; A/Ü Eesti Kiviõli; A/S Küttejõu ja A/S Port-Kunda kaevandused. Viimase kahe kaevanduse too-

1) Eesti A. vüdes, Riigi Statistika Keskbüroo, Tallinn, 1934. lk.60.

2) T. Enders, Põlevkivi meie raudtee ja tööstuse energia-allikana. Majandusteadlik ajakiri I, lk.107.

3) E. Kant, Bevölkerung, op.cit., lk.217.

dang läheb vastavalt esimese toodang - A/S Põhja Paberi- ja Puupapi vabrikule ja teise toodang A/S Port-Kunda tsemendivabrikule.

Põlevkivi peatarvitajad on olnud meie suurtööstused ja raudteed, kusjuures tarvidus on järjekindlalt tõusnud. Väiketarvitajate seas leidub 30 raudteede läheduses olevat piimatalitust, 21 piiritusevabrikut, väiksemaid töökodasid jt.

1935/36.a. veeti raudteel põlevkivi 261.543 tn. Peamised pealaadijad jaamad olid Küttejõu (113.527 tn), Kohtla (83.836 tn) ja Kiviõli (21.554 tn).

Mahalaadijate jaamadena esinesid: Ülemiste (111.286,97 tn., see põlevkivi läks A/S Põhja Paberi- ja Puupapi-Vabrikule, mis oli saadetud mainitud vabrikuga ühenduses olevast A/S Küttejõu kaevandusest), Tallinn (83.791,9 tn - peamiselt raudtee peatehastesse, veojaoskondadesse ja suurematesse tööstustesse). Kohtla (48.773 tn.- ümbertöötamiseks põlevkiviõlivabrikusse). Rakvere (3.013 tn), Vaivara (2400 tn), Kadrina (1234 tn) ja Kabala (169 tn) mahalaaditud põlevkivi siirdus põlevkivitööstustesse kütteaineks. Raudtee depoodesse ja tehastesse maha laaditud põlevkivi jagunes: Tartu (1940 tn), Türi (1377 tn), Mõisaküla (541 tn), Tapa (101 tn), Tamsalu (51 tn), Narva (85 tn), Sonda (146 tn) ja Valga (16 tn) jaamadesse. Võhma eksporttapamajade tarbeks läks 905 tn. ja Kohila paberivabrikusse 3854 tn. põlevkivi.

b. Põlevkiviõli ja selle saadused.

Eesti põlevkivi iseärasuseks on tema kõrge õlisisaldavus, mis kaugelt suurem kui teiste maade põlevkividel. Õlisid on Eesti põlevkivis ca. 20% ümber, mistõttu põlevkivi kõige ratsionaalsemaks kasutamiseviisiks osutub selle ümbertöötamine õlideks. 1935.a. töötas meil kolm suurt õlivabrikut: A/S "Esimene Eesti Põlevkivitööstus" õlivabrik Kohtlas, A/Ü "Eesti Kiviõli" ja New Consolidated Gold Fields Ltd" vabrikud. Eelmainitud vabrikute juures töötas ka 3 ben-

siinivabrikut (toodang ca.5000 tn.), millede toodangust osa veeti Lätti, Saksasse ja end.Tšehhoslovakkiasse. Põlevkivi toorõli kasutatakse raudteevedurite, naftamootorite kütmiseks ja puumaterjalide immutamiseks.

Kaupade veost raudteil moodustas põlevkiviõli ja selle saadused 2,3%-e (46.106 tn) osatähtsuse.

Tähtsamad põlevkiviõli ja selle saaduste mahalaadimisjaamad olid: *Jabel nr 20.*

Mahalaadimisjaam	Kogus (tn.)	
Tallinn	24.553	(Tööstustele ja raudteele vedurite kütteks).
Ülemiste	6832	samaks
Tartu	1235	samaks
Rakvere	692	"
Narva	302	"
Tamsalu	311	(peamiselt vedurite kütteks).
Võru	215	(tööstustele).
Valga	65	(liiprite immutustehasele, vedurite kütteks).
Pärnu	215	(peamiselt vedurite kütteks).
Võhma	245	(osaliselt eksporttapamajadele).
Abja	138	(peamiselt linavabrikule).
Türi	83	(peamiselt vedurite kütteks).
Saku	332	(õllevabrikule).

Põlevkiviõli ja selle saaduste pealelaadijateks on: Kohtla (22.584 tn.), Kiviõli (14.834 tn) ja Küttejõu (7318 tn) jaamad.

### 3. Metsamaterjalid.

#### a. Metsamaterjali tarbimispiirkonnist.

Eesti Vabariigi pindalast 21,7% on kaetud metsaga. Kuna metsa igaaastane juurdekasv ületab sisemaa puumaterjali vajaduse, moodustavad metsatööstuse saadused tähtsa väljaveoartikli. Okaspuumetsad töötatakse ümber saeveskites ja paberivabrikuis, kasepakud vineeri- ja mööblivabrikuis, kuna haavapakud (gr.30-b) on toorma-

terjaliks tulitikuvabrikuile. Koguse järgi võttes puu, metsamaterjalid ja paberitööstuse saadused moodustavad 60-70% kogu meie aastasest väljaveost. Raudteel veetavaist kaubust moodustas metsamaterjal (1935/36.a.) 40,1%. - Puutööstus on laialdasim tööstus Eestis. Siin on tööstusi suurtööstusist alates kuni väikesima käsitööstuseni. Suurtööstusesse kuuluvaid saeveskeid töötas mainitud eelarveaastal ca.50 ja väiksemaid saeveskeid oli tegevuses üle 200. Suuremateks saetööstuse rajoonideks on Pärnu, Tallinn, Tartu ja Narva. Saetud materjalid - lauad, plangud, kastilauad ja muud - veeti välja Britti, Hollandi, Taani, Prantsusesse ja mujale.

Väljaveost moodustas metsamaterjal ja metsamaterjalitööstus 1935.a.: lauad ja plangud - 6502.000 kr., propsid 1.019.000 kr., vineer ja vineertoolipõhjad - 3876.000 kr., palgid, liiprid - 851.000 kr., mööbel - 40.000 kr., tislari ja treiala töö - 7000 kr.<sup>1)</sup>

Et puutööstuse saadustel nii sise- kui välismaal on hea turg, seda näitab ka asjaolu, et sel alal töötab 50 suurtööstust, valmistades aastas ligi 5 1/2 milj. krooni väärtuses kaupa. Puutööstuse enamik tooteväärtuse järele langeb lauavabrikutele (1932.a. 2.985.148 kr. väärtuses kaupu), ja vineeritööstusele (samal ajal 1.823.000 kr. väärtuses)<sup>2)</sup>.

Vineeri ja vineerikaupade tööstusi, mööbli- ja puutööstusi ning niidipoolivabrikuid kokku (suurtööstusi) on 7. Suuri lauavabrikuid on 42, korgivabrikuid - 1. Kokku on puutööstuse alal ettevõtteid üle 400 (ligi 4500 töölisega).

Suuremaks puutööstuse ettevõtteks on A/S A.M.Luther'i vineeri- ja mööblivabrik Tallinnas (1500 töölisega). Vabriku aastane puumaterjali tarvitus võrdub 50 - 60 tuhande kantm.-ga, sellest 93% moodustavad kodumaa kasepakud (vt. kaart nr.3). Järgnevateks suuremateks metsamaterjali ümbertöötavateks vabrikuteks on 4 paberivabrikut: 1) Põhja Paberi- ja Puupapi-vabrikute A/S Tallinnas,

1) Väliskaubandus 1935.a.; Eesti Majandus vihik XVIII,

2) Eesti tööstus ja Kaubandus, Tartu, 1934, lk.50.

milline valmistab paberit ja tselluloosi, paberivabrik "E. Johanson" (nüüd ETK omandus), Tallinnas, A/S "Koil" - Kohilas - paberi- ja puumassivabrik ja A/S "Türi" paberi- ja puupapivabrik, Jägala puumassivabrik (lähem raudteejaam - Raasiku, vabrik kuulub Põhja Paberi ja Puupapivabrikute A/S-le) ja A/S "Järvakandi Tehased" - kastitehas.

Allpool käsitleme allgruppidesse jaotatud metsamaterjali vedu jaamade järgi.

a. Propsid, pakud (männi ja kuuse) kuni 2,5 m.

Kaart nr.1 esitab meile kujuka ja selge pildi propside ja pakkude (kuni 2,5 m) veost raudteedel (12,9% kogu veost 1935/36.a.). Suuremad propside ja pakkude pealelaadivad jaamad asuvad Virumaa ja Alutaguse metsade rajoonis Sonda-Mustvee ja Narva-Tapa raudtee piirkonnas. Sihtjaamadena (mahalaadimisjaamana) esinevad peamiselt Tallinn (29860 tn), Raasiku (Jägala puumassi vabrik, 8337 tn), Ülemiste (119.083 tn - Põhja Paberi ja Puupapivabrikute a/ü-le), Sonda (7485 tn - raudtee veereva koosseade ehituseks ja remondiks) ja Narva (718 tn). *Tabel nr. 21.*

S o n d a - M u s t v e e j a N a r v a - T a l l i n n a l i i n i d .

Pealelaadimis- jaam	Kogus (tm.)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral maha- laadimist teostavad jaamad
Jõhvi	12.270	Tallinn, Ülemiste	Narva
Tudu	10.783	Tallinn, Ülemiste	Raasiku
Avinurme	4.861	Tallinn, Ülemiste	Sonda, Raasiku
Mustvee	2.517	Tallinn, Ülemiste	Sonda
Sirtsu	2.220	Tallinn, Ülemiste	Sonda
Toila	2.232	Tallinn, Ülemiste	
Vaivara	1.094	Tallinn, Ülemiste	
Sonda	2.538	Tallinn, Ülemiste	
Kohtla	1.375	Tallinn	
Püssi	1.958	Tallinn	
Kabala	4.358	Ülemiste	
Vaeküla	2.162	Tallinn, Ülemiste	
Rakvere	3.087	Tallinn, Ülemiste	
Tapa	4.527	Tallinn, Ülemiste	Raasiku
Lehtse	2.538	Tallinn, Ülemiste	Raasiku
Aegviidu	4.851	Raasiku, Ülemiste	
Kehra	2.761	Raasiku	

Saeveskite asukohtade tihedusega piki Mõniste-Valga-Tartu-Tamsalu ja Valga-Petseri-Tartu raudteeliine on seoses ka intensiivne propsi- ja pakkude vedu. Sihtjaamadena mainitud piirkonna propsidele ja pakkudele on Tallinn ja Ülemiste. Pealelaadivate jaamadena võib nimetada kõiki mainitud liini raudteejaamasid. Tähtsamatena tuleks esile tõsta Tartut (13.282 tn.), kuhu palgid saabuvad Võrtsjärve äärest piki Emajõge. Kitsarööpmelisel raudteel esinevad propsi- ja pakkude sihtjaamadena: Tallinn (62.988), Kohila (2178 tn., paberivabrikule), Türi (1048 tn.- puupapi- ja paberivabrikule), Eidapere (4878 tn.- a/s "Järvakandi Tehased" kastitehasele), Papi- niidu (2572 tn.) ja Pärnu (puutööstused ja saeveskid. Pärnu laadib maha 13.644 tonni propse ja pakke). *Tabul nr. 22.*

Mõniste-Valga-Petseri-Tartu-Tamsalu-Paide liinil.

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral mahalaadimist teostavad jaamad.
Tartu	13.282	Ülemiste, Tallinn	
Petseri	2.985	" "	
Õepassaare	2.136	" "	
Sõmerpalu	4.608	" "	
Mõniste	2.792	" "	
Sangaste	3294	" "	
Puka	2133	" "	
Palupera	5204	" "	
Tabivere	5387	" "	
Jõgeva	3581	" "	
Pedja	2982	" "	
Rake	1935	" "	Raasiku
Vajangu	1196	" "	Türi
Järva-Jaani	6542	" "	Türi, Raasiku
Tamsalu	2144	" "	Raasiku
Paide	1056	X Türi	Kohila, Tallinn-Väike
Esna	1614	Tallinn-Väike	Kohila, Türi
Vodja	2405	Tallinn-Väike	Türi, Kohila

Haapsalu - Tallinna liinil

Palivere	1119	Tallinn
Risti	1063	Tallinn
Turba	2721	Tallinn
Ellamaa	2903	Tallinn

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral mahalaadimist teostavad jaamad.
-------------------	------------	---	--

Kitsarööpmelised liinid (väljaarvatud Valga-Mõniste, Sonda-Mustvee ja Paide-Tamsalu)

Märjamaa	3998	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam, Kohila
Pühatu	1335	" "	Tallinn-Sadam,
Koikse	867	" "	Kohila
Hagudi	2203	Kohila	Tallinn-Väike
Ollepa	1734	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam
Käru	1225	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam, Türi
Kolu	910	Tallinn-Väike	Türi
Viljandi	2136	Pärnu	Eidapere
Loodi	1846	"	Papiniidu
Kaarli	4511	"	Papiniidu, Eidapere
Abja	3717	"	Papiniidu
Voltveti	2514	"	"
Kilingi-Nõmme	1211	"	"
Riisselja	3537	"	"
Massiaru	1157	"	
Laiksaare	878	"	
Vana-Vändra	1125	Eidapere	Pärnu
Kõnnu	1528	Pärnu	Eidapere, Papiniidu
Viluvere	1326	Eidapere	Pärnu
Tori	551	Pärnu	

b. Põletispuit.

Asunud vaatlema põletispuidu vedu raudteedel (vt. kaart nr.2) torkab eriti silma linlike keskuste põletispuidu tarvidus sõltuvalt elanikkonnast, ja linna majanduslikust iseloomust. Peamiste põletispuidu väljaveopiirkondadena esinevad: 1)Virumaa-Alutaguse metsad, 2)Laiksaare metsad (Riisselja-Ikla raudteepiirkonnas) ja Valga-Mõniste raudteepiirkonna metsad. Suuremate põletispuidu mahalaadivate jaamadena esinevad: *Tabel nr. 23.*

Põletispuitu mahalaadivad jaamad	Kogus (tn.)
Tallinn	80.189
Tallinn-Sadam	24.078
Tallinn-Väike	19.061
Tartu	28.900
Pärnu	14.537
Narva	9.243
Valga	8.942
Rakvere	4.859
Kohila	4.240
Liiva	1.185
Türi	3.290
Saku	2.512
Eidapere	2.301

---

Põletispuitu mahalaadivad jaamad Kogus (tn.)

---

Mustvee	
Irboska	1422
Viljandi	1116
Sonda	1940
Haapsalu	448
Petseri	375
Võru	245
Raasiku	249
Papiniidu	1004
Ülemiste	4319
Nõmme	7550
Pääsküla	622
Järve	735
Sindi	817

Tallinna peamisteks varustajateks põletispuiduga on:

---

Pealelaadimisjaam Kogus tn.

---

Haapsalu-Tallinna raudteejaamadest:

Riisipere	2330
Ellamaa	2731
Palivere	1247
Risti	1361
Turba	975

---

Sonda-Mustvee ja Tallinn-Narva liini raudteejaamadest:

Tudu	11424
Avinurme	5043
Muru	1452
Suigu	1857
Jõepere	863
Kabala	1692
Sonda	3553
Kohtla	1956
Jõhvi	5959
Auvere	1932
Vaivara	1667
Aegviidu	6849
Kehra	3849

---

Ikla-Pärnu-Lelle ja Rapla-Virtsu liini raudteejaamadest:

Keava	1394
Lelle	1686
Vana-Vändra	2901
Tori	1717
Käru	4367
Voltveti	1755
Kilingi-Nõmme	3387
Massiaru	1600
Laiksaare	2058
Märjamaa	3655
Karuse	2237

Tähtsamaid Tartu varustajaid põletispuiduga on: Jabul nr. 24.

Pealelaadimisjaam	Kogus tn.
Tabivere	2032
Vägeva	2221
Vastse-Kuuste	2037
Kiidjärve	2199
Põlva	1383
Veriora	1392
Taheva	1474
Mõniste	1298
Tudu	526
Mustvee	1019
Pedja	965
Kiltsi	966
Jõgeva	853
Palupera	882
Puka	855
Sangaste	857
Lepassaare	842
Keeni	802

Pärnu tähtsamaid põletispuiduga varustajaid on:

Vilivere	2007
Massiaru	2180
Laiksaare	2022
Papiniidu	1645
Riisselja	1612
Surju	1083
Tootsi	727
Tori	455
Kilingi-Nõmme	425
Ikla	416

Viimane asub Pärnu lähemas piirkonnas.

Narva saadavad põletispuitu:

Jõhvi	3112
Auvere	1569
Vaivara	1383
Toila	1263
Soldino	1115
Tudu	338
Kohtla	212

Põletispuit saabub Valka järgmisist jaamust:

Taheva	5185
Mõniste	2530
Koikküla	631
Karula	329
Piksare	159
Puka	58
Ergeme	42
Mägiste	30

Jabel nr. 25.

Tähtsamad järgnevate linnade põletispuiduga varustajad on:

	Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)
Nõmme:		
	Palivere	331
	Risti	407
	Ellamaa	501
	Riisipere	842
	Vasalemma	984
	Tudu	522
	Märjamaa	960
	Pühatu	165
Rakvere:		
	Tudu	2212
	Kabala	466
	Adomäe	352
	Avinurme	204
	Jõhvi	197
	Rake	180
	Jõepere	246
Kohila:		
	Käru	1939
	Lelle	825
	Koogiste	807
	Surju	641
	Märjamaa	415
	Hagudi	235
Türi:		
	Tudu	302
	Tamsalu	306
	Massiaru	157
	Voltveti	221
	Kaarli	119
	Viljandi	186
	Kolu	110
	Lelle	218
	Sonda	151
	Tori	170
Viljandi:		
	Voltveti	540
	Abja	135
	Loodi	119
	Sürgevere	107

Maanteid mööda Viljandisse veetava põletispuidu kogus ületab aga mitmekordselt raudteel veetava põletispuidu vähese koguse.

Esitanud tähtsamate linlike keskuste põletispuidu muretsevate raudteejaamade tegevuse, vaatleksime suuremaid põletispuitu pealelaadivaid jaamasid pealelaaditava põletispuidu koguse suuruse järgi:

1) Tudu	- 17.781	tonni
2) Jõhvi	9.749	"
3) Avinurme	9.963	"
4) Aegviidu	9.196	"
5) Taheva	8.178	"
6) Kärü	7.245	"
7) Mõniste	7.042	"
8) Märjamaa	6.277	"
9) Laiksaare	6.130	"
10) Massiaru	5.706	"
11) Riisselja	4.357	"
12) Kilinõmme	4.094	"
13) Riisipere	3.741	"
14) Ellamaa	3.430	"
15) Voltveti	3.232	"

c. Kase, saare, lepapakud.

Kase, saare ja lepapakkude vedu raudteel moodustab 6,1% kogu kaubaveost. Valdavam osa kase, saare ja lepapakkudest laaditakse maha Tallinnas (Tallinn l/r.- 48.347 tn., Tallinn-Sadam - 13.044 tn. ja Tallinn-Väike - 1023 tn.), millele järgnevad Männiku (maha laaditud 11.819 tn, peale laaditud 9.762 tn.), Papiniidu (maha laaditud 1346 tn.), Pärnu (mahal. - 433 tn. kuid pealel. - 982 tn.) ja Rakvere (mahal. - 416 tn., kuid pealel. - 705 tn.).

Tallinna maha laaditud pakud lähevad peamiselt A.M.Lutheri vineeri- ja mööblivabrikule, mille aastasest puumaterjali tarvidusest 93% moodustavad kasepakud; vähemal määral Põhja Paberi ja Puupapivabrikute a/ü-le ja reale väiksematele puu- ja mööblitööstustele (nt. Seisleri Mehaaniline puutööstus ja kastivabrik, o/ü. Fleming & Co Mehaaniline puutööstus jne.). Männiku jaama saadetud pakud läksid Sõjaväe laskemoona ladudele (1935.a. plahvatuse läbi hävinud hoonete uuesti püstitamiseks) ja Auto-tanki rügemendile õppeotstarbeks.

Tähtsamad kase, saare, lepapakkude pealelaadimisjaamad on: Tartu (8665 tn., mis peamiselt saabub Tartusse Võrtsjärve ümbruskonnast Emajõe kaudu), Avinurme (4206 tn.), Tudu (3935 tn.), Jõhvi (2850 tn.), Narva (2225 tn.), Petseri (2358 tn.), Jõgeva (2878 tn.), Tabivere (2531 tn.), Rake (1742 tn.), Ollepa (2081 tn.), Käru (1386 tn.), Abja (1868 tn.), Kaarli (1382 tn.), Voltveti (940 tn.), Kilingi-Nõmme (1257 tn.), Kiidjärve (1565 tn.), Vastse-Kuuste (940 tn.), Rebase (1523 tn.), Väändra (1429 tn.), ja Vajangu (1199 tn.) jaamad. Piirkondadest tuleb alla kriipsutada Tartu-Petseri-Valga-Mõniste, Mustvee-Sonda ning Viljandi-Mõisaküla-Riisselja raudteepiirkondasid.

c<sub>1</sub>) Haavapakud.

Haavapakude osatähtsus raudtee kaupade veost moodustab 0,8% (15.366 tonni). Tähtsaima haavapakude mahalaadimisjaamana esineb Tallinn (Tallinn l/r - 8052 tn., Tallinn-Sadam - 3161 tn., Tallinn-Väike - 198 tn.), järgnevad Viljandi (2885 tn.) ja Pärnu (329 tn.).

*Jabel nr. 26.*

Peale laaditakse haavapakke suuremal arvul järgmisist jaamust:

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
-------------------	----------------	--	----------------

Haapsalu-Narva ja Sonda-Mustvee liinil:

Haapsalu	32	Tallinn	
Palivere	47	Tallinn	
Aegviidu	27	Tallinn	
Rakvere	38	Tallinn	
Püssi	26	Tallinn	
Jõhvi	648	Tallinn	Viljandi
Sonda	259	Tallinn-Väike, Tallinn	
Auvere	180	Tallinn	Viljandi
Soldino	48	Tallinn	Auvere
Narva	57	Tallinn	
Jõepere	58	Tallinn	
Suigu	29	Tallinn	
Muru	98	Tallinn	
Punasoo	31	Tallinn	
Piilsi	98	Tallinn	
Tudu	605	Tallinn	Viljandi
Avinurme	1091	Tallinn	Viljandi, Tallinn-Väike
Mustvee	478	Tallinn	Viljandi, Avinurme, Sonda

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
-------------------	----------------	--	----------------

Märjamaa-Türi-Mõisaküla-Riisselja-Ikla ja Lelle-Pärnu-Riisselja liinil:

Märjamaa	159	Tallinn-Sadam, Viljandi	
Türi	119	" " "	
Käru	198	Tallinn-Sadam	Viljandi
Kolu	150	Türi	Tallinn-Sadam
Ollepa	31	Viljandi	
Võhma	46	Tallinn-Sadam	Viljandi
Olustvere	56	"-	
Viljandi (maha 2885)	556	Tallinn-Sadam	Pärnu
Loodi	55	Tallinn-Sadam, Viljandi	
Kaarli	87	Tallinn-Sadam	Viljandi
Abja	423	Tallinn-Sadam, Viljandi	
Mõisaküla	165	Viljandi, Tallinn-Sadam	
Voltveti	189	Tallinn-Sadam	Viljandi, Pärnu
Kilingi-Nõmme	1051	"-	Viljandi
Riisselja	62	"-	"-
Vana-Vändra	199	"-	"-
Tori	289	"-	Pärnu
Pärnu	198	Viljandi	Tallinn-Sadam
Surju	54	"-	Pärnu
Laiksaare	208	Tallinn-Sadam	Viljandi
Massiaru	63	"-	

Türi-Tamsalu ja Mõniste-Valga-Petseri-Tartu-Tamsalu liinil:

Paide	160	Tallinn-Sadam	
Esna	31	"-	Viljandi
Mõniste	22	Tallinn	
Valga	76	"-	
Võru	432	"-	Veriora
Lepassaare	75	"-	
Petseri	291	"-	
Irboska	32	Petseri, Veriora	
Veriora	401	Tallinn	
Kiidjärve	142	Viljandi	Tallinn
Ruusa	630	Tallinn	Kiidjärve
Põlva	99	"-	
Vastse-Kuuste	140	Rebase	Tallinn
Rebase	32	Tallinn	
Kaarepere	81	"-	
Tabivere	1648	"-	Viljandi
Kärkna	101	Tallinn, Viljandi	Tabivere
Tartu	432	Tallinn	
Rakxe	145	"-	
Vägeva	91	"-	
Jõgeva	369	"-	Viljandi
Elva	60	"-	
Palupera	103	"-	
Puka	40	"-	Viljandi
Keeni	58	"-	

Ülalolevast tabelist näeme Tallinna suurt tähtsust haavapakku-  
de mahalaadimisel. Tallinnasse saadavad haavapakke pea kõik peale-  
laadimisjaamad. Haavapakud lähevad Tallinnas peamiselt a/s.A.M.  
Lutheri vineeri- ja mööblivabrikule. Viljandisse suunduvad haavapa-  
kud lähevad a/s Tulitikumonopoli Viljandi tulitikuvabrikule.

d. Lauad, liiprid, plangud.

Ülalnimetatud kaupade veo osatähtsus Eesti raudteedel moodus-  
tab 4,6% (91.121 tn.) kogu raudtee kaupade veost. Mahalaadimiskes-  
kustena tuleb siin esile tõsta jaamu: **Jabul nr. 27.**

Mahalaadimisjaam	Kogus tn.
Tallinn	48.347
Tallinn-Väike	1.023
Tallinn-Sadam	13.144
Ülemiste	535
Papiniidu	13,549 (pealel. 1927 tn.).

Väiksemal määral laaditakse maha laudu, plankusid:

Kiviõli	2543	
Nõmme	2832	
Valga	615	
Eidapere	1077	(peale 8089 tn.).
Tartu	744	
Küttejõu	247	
Rakvere	385	(pealel. - 616 tn.)
Jõgeva	251	(peale - 410 tn.)
Kohtla	388	
Vaivara	144	
Lihula	212	
Sonda	334	
Tudu	206	
Pärnu	1402	(peale - 1318 tn.)
Narva	131	(peale - 3178 tn.).

**Jabul nr. 28**

Peale laadivad laudu, liipreid ja planke järgmised jaamad:

Pealelaadimisjaam	Kogus tn.	Peamised Mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
-------------------	-----------	---	----------------

Narva-Tallinn ja Sonda-Mustvee liinil:

Narva	3178	Tallinn	Kiviõli
Jõhvi	1342	"	Kiviõli, Ülemiste
Püssi	1967	Kiviõli	Tallinn, Kohtla
Kabala	742	Tallinn	Kiviõli, Küttejõu
Tapa	1047	"	
Kadrina	4253	"	Rakvere
Aegviidu	1031	"	Ülemiste
Kehra	916	"	
Mustvee	2239	"	
Avinurme	1949	"	Ülemiste, Rakvere

Eesolevat ja ka kaart nr.4 vaadeldes võime tähele panna põlevkivi rajooni (Kiviõli, Kohtla, Küttejõu) võrdlemisi tähelepandavat laudade, liiprite ja plankude mahalaadimist. Selle põhjuseks oli käsiloleval aastal intensiivne ehitustegevus nii põlevkivitööstuste poolt (uute vabrikuhoonete kui ka tööliste elamute püstitamine) kui ka eraisikute initsiatiivil, et majutada pidevalt kasvavat põlevkivitööstuspiirkonna elanikkonda. *Jabel nr. 29.*

Pealelaadimisjaam	Kogus tn.	Peamiselt mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Mõniste-Valga-Petseri-Tartu-Tamsalu liinil:			
Mõniste	332	Tallinn	Papiniidu
Taheva	4393	Papiniidu	Tallinn
Valga	1535	Tallinn	Ülemiste, Nõmme
Antsla	1572	Papiniidu	
Võru	3904	Tallinn	Pärnu, Ülemiste
Lepassaare	1694	"	Ülemiste
Orava	727	Papiniidu	Tallinn
Veriora	1610	Tallinn	Papiniidu, Tartu, Petseri
Kiidjärve	1330	"	Tartu, Pärnu
Vastse-Kuuste	285	"	Tartu
Põlva	2134	Tallinn (ka Nõmme)	Ülemiste, Tartu, Pärnu
Tartu	3746	Tallinn	Kiviõli, Pärnu
Palupera	811	"	
Puka	560	"	
Keeni	560	Nõmme, Tallinn	
Sangaste	1241	Tallinn	
Vägeva	1468	"	
Rake	1530	"	Kiviõli
Kiltsi	2604	"	Nõmme.

Türi-Viljandi-Mõisaküla-Pärnu-Lelle liinil:

Türi	236	Tallinn-Sadam	Tallinn-Väike
Viljandi	370	"	Tall.-Väike, Pärnu
Kaarli	1514	Papiniidu, Tall.-Sad.	Pärnu
Abja	522	Papiniidu	Tall.-Sadam, Pärnu
Mõisaküla	945	"	" " "
Voltveti	1221	Papiniidu, Pärnu	
Vana-Vändra	372	Tallinn-Sadam	Tall.-Väike, Pärnu
Lidapere	8089	"	Tallinn-Väike

Belolevast (vt. kaart nr.4) selgub, et suurim laudade, liiprite ja pakkude pealelaadimisrajoon on Mõniste-Valga-Petseri-Tartu raudteepiirkonnas. See on seletatav mainitud piirkonna tiheda saeveskite võrguga (suuri ja keskmise suurusega saeveskeid asub mainitud piirkonnas ca.40). Valgas asub Raudtee Talituse puumaterjali-

de (liiprite, katuselaastude, telefonipostide) immutustehas. (Üldse imbutati 19.806 m<sup>3</sup> puumassi, millest raudtee tarbeks läks 18173 m<sup>3</sup>, ülejäänud läks teistele asutistele ja eraisikutele; imbutuseks tarvitati 1182 tonni põlevkiviõli<sup>1</sup>).

Järgmiseks laudade, liiprite ja plankude pealelaadimise rajooniks on Jõgeva-Tapa-Rakvere raudteepiirkond. Mainitud rajoonis asub 30 suur- ja kesksaeveskit. Viljandi-Kilingi-Nõmme rajoonis esineb 13 suur- ja kesksaeveskit, laadides peale laudu, liipreid ja planke saatmiseks peamiselt Pärnu (Papiniidu-Pärnu jaamadesse).

Eidaperes laadib a/s "Järvakandi Tehased" kastitehas mainitud materjale saatmiseks Tallinna. Samuti tuleb laudu, liipreid ja planke Tallinnasse Narva-Sonda-Mustvee (Alutaguse) piirkonnast.

e. Palgid, pakud üle 2,5 m. (männi, kuuse).

Üle 2,5 m. palkide ja pakkude vedu moodustab 4,1% kogu raudteede kaupade veost. Kaardist nr.5 võib näha kahte suurt mahalaadimise keskust: Tallinn, Eidapere (a/s "Järvakandi Tehased" kastitehas), millele järgnevad Raasiku-Papiniidu-Pärnu ja põlevkivitööstusrajooni jaamad (Kiviõli, Küttejõu, Püssi), Tartu ja Valga. Allpool püüame lähemalt nende jaamade mahalaadimiskogusega tutvuda:

*Tabel nr. 30.*

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)	
Tallinn laiarööpmeline	33260	
Tallinn-Sadam	2715	
Tallinn-Väike	2142	39.949
Ülemiste	613	
Nõmme	1219	
Eidapere	27.866	
Raasiku	2728	
Pärnu	1918	
Papiniidu	1097	
Püssi	948	
Küttejõu	785	
Kohtla	629	
Tartu	604	

<sup>1</sup>) Valitsusasutiste tegevus 1935/36.a. op.cit., lk.113.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Sonda	513
Kiisa	358
Valga	349
Veriora (peale laadib 538 tn.)	571

Nagu eelpool nägime põlevkivitööstuse rajoonis laudade, plankude mahalaadimist <sup>teostati</sup> ehitiste püstitamiseks, analoogne nähe esineb üle 2,5 m. palkide ja pakkude suuremas mahalaadimises kui pealelaadimises mainitud tööstuspiirkonnas.

Tallinna, Eidapere ja Bärnu mahalaadikud palgid ja pakud lähevad juba eelpoolnimetatud tööstustesse ja tehastesse ja saeveskitesse. Eidaperest 25 km. kaugusel asuv A/S "Järvakandi Tehased" kastitehas ekspordib oma tooteid ka välismaale, olles omal alal suurim tehas Eestis.

Üle 2,5 m. palkide ja pakkude tähtsamaid pealelaadimisrajoone esineb kolm: 1) Kehra-Tapa-Rake ja Lelle-Türi-Tamsalu piirkonnas; 2) Rakvere-Narva ja Sonda-Mustvee piirkonnas; 3) Riisselja-Ikla ja Viljandi-Mõisaküla-Riisselja piirkonnas. Neljandaks piirkonnas Tartu-Valga-Petseri esineb vähemal määral palkide ja pakkude (üle 2,5 m.) pealelaadimisi. Näit. Orava (442 tn.), Veriora (707 tn.), Kiidjärve (732 tn.), Rebase (1664 tn.), Mägiste (464 tn.) ja Keeni (414 tn.) jaamades. See on ka arusaadav, kuna seelses piirkonnas on tihe saeveskite võrk, kus palgid ja pakud enne linlikku keskuseesse vedamist saetakse laudadeks ja plankudeks. Selle piirkonna peamised mahalaadimisjaamad on: Tallinn (suuremal määral) ja Tartu (vähemal määral). Allpool esitame pealelaadivate jaamade sihtkohti.

## Tabel nr. 31.

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Kehra-Tapa-Rake ja Lelle-Türi-Tamsalu liinil:			
Kehra	1681	Tallinn	Ülemiste, Raasiku
Aegviidu	4637	-"-	Ülemiste, Eidapere
Tapa	4337	-"-	Lehtse, Kadrina
Kadrina	1096	-"-	Nõmme
Kiltsi	1162	Eidapere	Kiviõli
Rake	692	Tallinn	
Tamsalu	1678	Eidapere	Tallinn
Vajangu	1116	Eidapere	
Järva-Jaani	6542	Eidapere, Tallinn	Tallinn-Väike
Vodja	328	Eidapere	
Paide	656	-"-	Tallinn-Sadam
Esna	709	-"-	Tallinn
Käru	2515	-"-	Tall. Sadam, Tall.-Väike
Kolu	1866	-"-	Tallinn-Sadam
Türi	218	-"-	Tallinn-Väike

## Rakvere-Narva ja Sonda-Mustvee liinil:

Rakvere	552	Nõmme	Ülemiste, Tallinn
Vaeküla	755	Tallinn	Püssi
Kabala	4358	-"-	Eidapere
Toila	1293	Raasiku	Tallinn
Jõhvi	2630	Raasiku, Tallinn	Püssi, Kiviõli
Sonda	1128	Tallinn	Kabala, Kiviõli
Vaivara	413	-"-	Kohtla
Auvere	378	-"-	Kohtla, Vaivara
Narva	438	Kiviõli	Tallinn
Avinurme	415	Tallinn	
Muru	973	-"-	Vaivara
Punasoo	1164	-"-	
Tudu	10.783	-"-	Küttejõu
Jõepere	245	-"-	

## Riisselja-Ikla ja Viljandi-Mõisaküla-Riisselja liin:

Massiaru	1317	Eidapere	Pärnu
Laiksaare	4347	-"-	Pärnu, Papiniidu, Tall-Sad.
Riisselja	1359	-"-	Papiniidu, Pärnu
Surju	474	-"-	
Kiltingi-Nõmme	279	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam
Voltveti	987	Pärnu, Eidapere	
Abja	6112	Eidapere, Tall.-Sadam	Tall.-Väike, Pärnu
Kaarli	2073	Eidapere	Tallinn-Sadam
Loodi	488	-"-	
Viljandi	521	-"-	Tallinn-Sadam, Pärnu

## Heapsalu - Paldiski liin:

Palivere	312	Nõmme	
Riisipere	899	Tallinn	Nõmme
Ellamaa	477	Tallinn, Nõmme	
Klooga	583	Tallinn	Risti
Hagudi	860	Tallinn-Sadam	Eidapere, Tall-Väike
Märjamaa	646	Eidapere	

Eeloleva põhjal võime öelda: Kehra-Narva ja Sonda-Mustvee piirkonna pakud ja palgid (üle 2,5 m) suunduvad peamiselt Tallinna, vähemal määral Raasiku (Jägala puumassi vabrikusse) ja Nõmmele, kuna Riisselja-Ikla ja Viljandi-Riisselja ning Lelle-Türi-Tamsalu piirkonna palgid ja pakud (üle 2,5 m.) suunduvad peamiselt Eidapere, vähemal määral Pärnu, Papiniidu ja ka Tallinna jaamadesse.

f. Muud puukaubad.

Raudteel veetavate muude puukaupade rubriigi moodustavad igasugused puust valmistatud tarbeasjad, nagu kapid, lauad, toolid, aamid, akna-ukse raamid, katusesindlid jne. Mainitud puukaupade vedu oli 1935.a. 13.212 tonni (0,7% kogu raudteede kaupade veost). Tallinn laadis peale 3988 tonni muid puukaupasid ja maha 4257 tonni, Tartu laadis peale 735 tn. ja maha - 1304 tn. Eidapere (a/s "Järvakandi Tehased" kastitehas) laadis peale 732 tonni, Avinurme laadis peale 327 tonni selle piirkonna kodutööstustooteid - igasuguseid puust anumaid, nõusid, pangõ, ämbreid, astjaid. Mainitud puutööstusharu Avinurmes on eriti arenenud. Auna siin teotseb suur osa põllumajanduslikku rahvast, siis intensiivsem tööhooaeg kodutööstustes algab talvel, mil põllumajanduses on vähem tegevust<sup>1)</sup>.

3-a. Ehitustoorained ja nende teosed.

Ehitustoorainete ja nende teoste nime all veetakse raudteedel savi, liiva, kive, kruusa, torusid, paekivi-tahvleid jne.

1935/36.a. veeti ehitustooraineid ja nende teoseid 94.736 tonni (4,8% kogu kaupade veost). Tabel nr. 32. esitab tähtsamaid mai-

<sup>1)</sup> E.Kant, op.cit., lk.149.

nitud kaubagrupi peale-mahalaadimisjaamasid.

Tabel nr. 32.

Tähtsamaid peale- laadimisjaamasid	Kogus tn.	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad.	Vähemal määral
Tallinn	4271	Eidapere, Nõmme, Tartu	Rakvere, Petseri, Narva
Nõmme	760	Tallinn, Haapsalu, Aru- küla	Raasiku, Lagedi
Vasalemma	19965	Ülemiste, Paldiski	Toila, Tallinn, Turba
Paldiski	462	Turba	Keila
Vääna	642	Tallinn-Väike	Türi
Sõrve	398	Tallinn-Sadam	Tallinn
Türi	312	Paide	Võhma
Tori	3638	Pärnu	
Narva	1189	Aiviõli	Kohtla
Kohtla	221	Kiviõli	Kohtla, Rakvere
Küttejõu	21204	Aiviõli	Kohtla, Rakvere
Sonda	26004	Kõviõli	Kohtla, Rakvere
Lagedi	406	Toila	Tartu
Tamsalu	1314	Eidapere, Rakvere, Tallinn	Jõgeva
Rake	347	Tallinn	Rakvere
Tartu	303	Jõgeva, Tallinn	
Sangaste	686	Tallinn	Tartu, Valga
Piusa	4217	Eidapere	Tallinn
Petseri	696	Tallinn	Tartu
Irboska	927	Tallinn	Tartu

Tabel nr. 33.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Tallinn (Ülemiste incl.)	17.557
Nõmme	1088
Turba	484
Paldiski	3971
Järve	477
Viljandi	428
Türi	977
Kohila	453
Vigala	477
Pärnu	4643
Eidapere	5842
Tudu	9048
Toila	1353
Jõhvi	769
Kohtla	4179
Kiviõli	33024
Rakvere	963
Tapa	<del>1865</del> 825
Tartu	1365
Valga	363

Tähtsamad ehitustoorainete pealelaadimisjaamad on: Vasalemma /a/ü Põhja Paberi ja Puupapi Vabrikute Vasalemma kivimurd/, Sonda /metsamaterjalist ehitustoorained/, Küttejõu. Viimased kaks jaama laadisid maha Kiviõlisse /vabriku laiendamiseks ja tööliste elamute tarbeks/. Vasalemma saatis oma ehitustooraineid Eidaperre /a/s "Järvakandi Tehased"/ ja Ülemiste /Lasnamäe algkoolimaja ehitustarbeks/ jaamadesse. Ehitustoorainete peale-mahalaadimise vaheline kaugus /keskmise veokaugus 73,6 km/ on võrdlemisi väike. Pealelaadimisjaamad saadavad oma kaubad suuremalt osalt oma lähisümbruskonna jaamadesse /nt. Küttejõu ja Sonda jaamad laadivad maha Kiviõli, Kohtla ja Rakvere jaamadesse/.

#### 4. R u k i s .

Riikliku iseseisvuse algaastail meil ei jatkunud kogu rahva toitmiseks omakasvatatud rukist, seda tuli ka välismaalt lisaks tuua. 1928.1929 aastal paisus sissevedu erakordselt suureks - ligemale üle poole omamaa saagist /53%/. Koguselt moodustas sissevedu siis 746000 kvintalit.

1930 a. tuli põhjalik muutus toiduteraviljaga omamaa varustamise küsimuses. Sel aastal hakkas kehtima teravilja kaitse-seadus ning juba 1930, kui ka järgnevad aastad näitasid, et meil põllumajandus suudab katta toiduvilja tarvituse- ülejäägigagi.

Rukki peamise kasvatuse alana Eestis tuleb nimetada Kõrg-Eestit. Kaarti /nr.6/ jälgides võime öelda, et rukki kasvatuse piirkond moodustab endast kolmnurga, mille tippu kujutab Rakvere, vasakpoolse kolmnurga külje moodustavad Järva-Jaani -

Viljandi - Abja /siia kuulub ka Sakala kõrgendik/, aluse - Tõrva - Antsla - Võru - Petseri ja teise kolmnurga külje - Veriora - Põlva - Tartu - Pedja - Jõgeva jaamad. Tühemikuna mainitud kolmnurgas esineb Põhja-Viljandimaa Võrtsjärve ja Põltsamaa maislinna vaheline soine ja metsaga kaetud piirkond.

Rukki minemiala Kõrg-Eesti piirkonnale moodustavad Madal-Eesti linlikud keskused eesotsas Suur-Tallinnaga.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad on: *Sabel nr. 34.*

Mahalaadimisjaam	Kogus (tn.)
Tallinn l/r	37.333 (peale laadib 2111 tn)
Tallinn-Sadam	3677 (peale laadib 3100 tn).
Rakvere	2376 ( -" - " - 617 tn)
Võhma	1347 ( -" - " - 152 )
Pärnu	1077 ( -" - " - 1788 )
Lelle	1069
Narva	808 ( -" - " - 380 )
Tartu	729 ( -" - " - 2624 )
Türi	263
Jõhvi	166
Paide	123
Haapsalu	110 ( -" - " - 147 )

Allpool käsitleme tähtsamaid rukki pealelaadimisjaamu ühenduses mahalaadimisjaamade vaatlusega. *Sabel nr. 35.*

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad.
Rakvere	618	Tallinn	Tartu
Järva-Jaani	590	Tallinn	Tartu, Türi, Paide
Viljandi	2780	Tall.Sad., Tallinn,	Türi, Paide
Loodi	105	Tallinn-Sadam	Viljandi, Kaarli
Halliste	320	- " - " -	Pärnu
Abja	1346	- " - " -	- " -
Valga	341	Tallinn	Tartu
Sangaste	152	- " -	- " -
Keeni	411	- " -	- " -
Puka	634	- " -	- " -
Tõrva	50	Rakvere	
Palupera	305	Tallinn	Tartu
Elva	1398	- " -	Narva, Rakvere, Türi
Nõo	139	- " -	
Tartu	2624	- " -	Narva, Rakvere, Petseri
Rebase	138	- " -	ake, Tartu
Vastse-Kuuste	303	- " -	Tartu
Põlva	700	- " -	Tartu, Rakvere
Veriora	481	- " -	Narva, Haapsalu
Petseri	363	- " -	Tartu, Türi
Lepassaare	93	- " -	
Võru	164	- " -	Narva
Sõmerpalu	112	- " -	

Pealelaadimis- jaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad.
Antsla	991	Tallinn	Rakvere, Tartu, Türi
Karula	104	-"-	Tartu
Tabivere	77	-"-	Kaarepere
Kaarepere	153	-"-	Narva, Tartu
Jõgeva	546	-"-	Rakvere, Tartu, Jõhvi
Rake	86	-"-	Rakvere
Tallinn-Sadam	3100	Lelle, Võhma	Pärnu
Tallinn l/r.	2111	Rakvere	Lehtse, Tamsalu, Rake
Tapa	94	Tallinn	
Narva	380	-"-	Auvere
Pärnu	1788	-"-	Järva-Jaani, Püri, Võhma
Koikküla	87	Tallinn-Sadam	Tallinn, Valga
Märjamaa	71	-"-	Avinurme
Vigala	109	-"-	Mustvee
Rootsi	72	-"-	Vigala
Lihula	61	-"-	
Haapsalu	149	Tallinn	

Tähtsamad rukki pealelaadimisjaamad asuvad 1) Otepää-Võru väikepõldude, -niitude ja -metsade, 2) Tartu ribapõldude ja niitude (Streifenfelder und Streifenwiesen<sup>1</sup>), 3) Viljandi-Võhma puisniitude ja põldude lõunapoolses piirkonnas.

Tabelist näeme, et peaaegu kõikide jaamade suuremad rukkisaadetised saavad Tallinna jaamadesse, kuna Tallinnas asuvad "J. Puhk ja Pojad" ja a/s "Rotermanni Tehased" suurveskid, ETK- ja teisi vähemaid jahuveskeid ning leivatööstusi. Linlike keskuste seas torakab silma rukki mahalaadimisega ka Võhma (9376 tn) ja Lelle (1069) raudteejaamad. Mainitud jaamadesse rukki mahalaadimisega on toimunud talvekuudel: Võhmas laaditi maha jaanuaris 155, veebruaris 585 tn. ja märtsis 549 tn. ja Lelles laaditi maha veebruaris 413 tn. ja märtsis 653 tn. Pealelaadimisjaamaks osutus mõlemil korral Tallinn-Sadam. Lelles mahalaaditud rukis töödeldi ümber jõutoiduks (lisandades teisi vastavaid aineid). Jõutoitu (loomasööt) laaditi

<sup>1</sup>) E. Kant, op.cit., lk.47.

Lelle jaamast peale 1081 tn. (vaata kaart nr. - jõutoit gr.22).  
Ka Võhmas laaditi peale jõutoitu samal ajal 464 tn., kuna <sup>osa</sup> rügist  
tarvitati toiduviljana ~~ära~~.

#### 5. Elusloomad, eluslinnud.

Elusloomade ja lindude vedu raudteedel 1935/36.a. oli 1,8%  
(35.367 tn.) kogu raudteede kaupade veost. Elusloomade ja eluslin-  
dude veost moodustab peamise osa elusloomade (veised) vedu, mis  
suundub peamiselt Tallinna ja Tartu tapamajadesse ning Narva kau-  
du Nõukogude Venemaale (1935.a. - 14.072 eluslooma)<sup>1</sup>). Tallinna kau-  
du veeti Saksamaale samal aastal 16.523 eluslooma<sup>2</sup>). Mahalaadita-  
vate elusloomade ja eluslindude kogus mahalaadimisjaamades oli:

*Tabel nr. 36.*

Mahalaadimisjaam	Kogus
Tallinn-Väike	12.239
Ülemiste	11.833
Lasna	3.878
Tallinn	1.245
Narva	2.219
Tartu (pealel. 1234 tn)	2.099
Valga ( -"- 299 )	90
Pärnu ( -"- 237 )	81
Tapa ( -"- 626 )	87
Rakvere -"- 2002 )	40
Võhma ( -"- 1072 )	98
Nõmme	89
Keila ( -"- 154 )	65
Auvere	70

Elusloomade ja - lindude tähtsamaid pealelaadimisjaamu  
on alljärgnevad jaamad:

<sup>1</sup>) Väliskaubandus 1935, opl. cit., lk.17.

<sup>2</sup>) Väljaveetud elusloomadest Nõukogude-Venesse, Saksasse, Rootsi, Soome, Leetu ja Lätti (31972 eluslooma) on elussigu 28.879. Vaata Väliskaubandus 1935. op.cit.,lk.33.

## Tabel nr. 37.

Pealelaadimisjaamu kitsarööpmel. läinidel	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad.
Virtsu	276	Tallinn-Väike	Lasna
Lihula	904	"	"
Rootsi	284	"	"
Vigala	484	"	"
Märjamaa	749	"	Lasna, Rapla
Karuse	817	"	Lasna
Mõniste	277	Ülemiste, Narva	
Laiksaare	100	Lasna	Pärnu, Tallinn-Väike
Voltveti	576	"	Ülemiste
Abja	421	Tallinn-Väike	Lasna, Pärnu
Halliste	574	Lasna	Tallinn-Väike
Loodi	311	Tallinn-Väike, Lasna	Türi, Saku
Viljandi	1121	Lasna	Tall. Väike, Pärnu, Abja
Olustvere	678	Tallinn-Väike	
Võhma	1072	"	Lasna, Tallinn-Sadam
Käru	519	"	Lasna
Türi	789	"	
Lelle	348	"	Lasna
Rapla	959	"	Lasna, Saku, Tall.-Sadam
Kohila	318	"	Tallinn-Sadam, Saku
Hagudi	384	"	Lasna
Pärnu	237	Lasna	Tall.-Väike, Tall.-Sadam
Sindi	265	"	"
Tori	352	Tallinn-Väike	Lasna
Viluvere	393	"	"
Eidapere	140	"	"
Vana-Vändra	779	"	Lasna, Saku
Paide	1159	"	Lasna, Tallinn-Sadam
Esna	613	"	Lasna, Tallinn l/r.
Järva-Jaani	555	"	Lasna
Avinurme	102	Narva	Auvere
Mustvee	109	Ülemiste, Narva	

Eelolevast tabelist võime järeldada, et peamise elusloomade ja -lindude mahalaadimisjaamadena kitsarööpmelisel raudteel domineerivad Tallinna raudteejaamad (Tallinn-Väike, Ülemiste, Lasna). Suurimad pealelaadimisjaamad on siin Viljandi, Võhma ("Eesti Taa- ni" piirkond) ja Paide.

Jabel nr. 38.

Pealelaadimisjaamu laiarööpmelistel lii- nidel	Kogus	Pealised	Vähemal määral
		mahalaadimist teostavad jaamad.	
Haapsalu	76	Ülemiste	Tallinn
Taebla	253	"	
Palivere	394	"	Nõmme
Riisipere	217	"	Keila, Nõmme
Keila	154	"	Nõmme
Vasalemma	156	"	"
Risti	570	"	Keila, Nõmme
Raasiku	184	"	Tapa
Kehra	319	"	Tapa, Tallinn, Rakvere
Jäneda	308	"	Tallinn
Lehtse	242	"	
Tapa	626	"	Narva
Kadrina	642	Narva, Ülemiste	
Rakvere	2001	Narva	Ülemiste, Tallinn
Kabala	540	"	Ülemiste
Püssi	201	"	"
Jõhvi	393	"	"
Kiltsi	753	Ülemiste	Narva
Rake	1003	"	Tallinn, Narva
Tamsalu	68	"	Narva
Vägeva	83 <del>2102</del>	Narva	Ülemiste
Jõgeva	2102	Ülemiste	Tallinn, Narva, Tartu
Kaarepere	189	Tartu	Ülemiste
Tabivere	144	Ülemiste	Tallinn, Tartu
Tartu	1234	"	Tallinn, Keila, Rakvere
Elva	151	Tartu	Ülemiste, Valga
Palupera	109	"	Ülemiste
Puka	915	Ülemiste	Tartu
Keeni	313	Tartu	
Välgu	299	Ülemiste	Tartu, Petseri, Tall.-sad
Antsla	974	"	Tartu
Võru	830	"	Tartu, Tallinn
Petseri	298	"	" " "
Veriora	318	Tartu	Ülemiste, Tallinn.
Ruusa	257	"	Ülemiste
Põlva	232	"	"
Vastse-Kuuste	69	"	

Laiarööpmelise elusloomade ja -lindude mahalaadimisjaamadest on esikohal Ülemiste Haapsalu-Tapa piirkonnas, Kiltsi-Jõgeva piirkonnas ja Puka (väljaarvatud Keeni rdtj.) - Petseri piirkonnas. Sihtjaamaga Narva laaditakse peale Kadrina-Jõhvi ja Avinurme-Mustvee piirkonnast, ja Tartusse - Tartu-Petseri piirkonnast ning Kaarepere, Keeni raudteejaamadest. Eriti tuleb esile tõsta Jõgeva põllumajanduslikult arenenud piirkonda ja Põhja-Tartumaa kaubanduslik-~~ma~~-tööstuslikku keskust.

6. Sead, elus ja peekon.

a. Elussead.

Eestimaa sigade kasvatamise korraldamine ja arendamine seati kavakindlale alusele 1923.aastast alates, kusjuures seakasvatusele tuli juurde uus ülesanne: anda ekspordiks peekonsigu. Sellest ajast hakkas ka <sup>kasvatavate</sup> sigade arv tõusma, kõikudes edaspidi olenevalt sealiha hindadest, kui ka söödavilja saakidest. Suurema arvu sugusigade impordiga, alates 1923.a., pandi kindel alus sigade tõuaretusele Eesti Seakasvatajate Seltsi juhtimisel.

Suuremad seakasvatuspriirkonnad on kujunenud Võhma-Viljandi ja Tartu-Jõgeva lähiskonda, kus asuvad ka kaks Lõuna-Eesti eksporttapamaja, mis on põhjustanud mainitud jaamade suure sigade peale-mahalaadimise.

Suuremate mahalaadimisjaamadena esinevad kolm jaama, kus asuvad eksport-tapamajad, siis veel Narva kui läbilasketollipunkt Nõukogude-Venesse minevatele elusloomadele ja Tapa. Vastavaid mahalaadimiskoguseid näeme järgnevas tabelis: Tabel nr. 40.

Mahalaadimisjaam	Kogus (tn.)
Tallinn l/r.	3469
Tallinn-Sadam	2489
Tallinn-Väike	1108
Lasna	8589
Ülemiste	3326
Tartu (pealel. 2993 tn.)	7138
Võhma (pealel. 3104 tn.)	4097
Narva	663
Tapa (pealel. 1157 tn.)	107
	18.981 (tn).

Tallinna raudteejaamad laadivad maha 18.981 tonni ja peale 565 tonni elussigu.

Suuremad elussigade pealelaadimisjaamad esinevad ülekaalus Lõuna-Eestis, kuna Põhja-Eesti jääb tahaplaanile. Kitsarööpmelistest jaamadest pealelaaditud elussigade kogus ületab tunduvalt vastava laiarööpmelise koguse, viimast võime järeldada kaardile (nr. 8) pilku heites ja ka siin esitatud tabelis (nr. ):

Jabel nr. 41.

Pealelaadimisjaamu kitsarööpmel.liinidel	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad.
Massiaru	318	Võhma	
Laiksaare	165	-"-	Lasna
Kilingi-Nõmme	817	-"-	
Abja	980	-"-	Tallinn-Väike
Halliste	445	-"-	Lasna
Kaarli	225	-"-	-"-
Viljandi	2971	Lasna	Tall., Sad., Võhma, T.-Väike
Võhma	3104	Tallinn-Sadam (ekspordiks 2340 tn.)	Lasna, Tall.-Väike
Käru	252	Lasna	Tall. Väike, Võhma
Türi	969	Võhma	Tallinn-Väike
Rapla	411	Lasna, Tall.-Väike	
Karuse	641	Lasna	Tall.-Väike, Võhma
Lihula	207	-"-	Võhma
Rootsi	182	-"-	Tallinn-Väike
Märjamaa	255	-"-	-"-
Pärnu	1126	-"-	-"-
Tori	531	-"-	-"-
Vilvere	169	Lasna, Tall.-Väike	
Vana-Vändra	521	Lasna	Tallinn-Väike
Paide	237	Lasna, Tall.-Väike	
Esna	473	-"- -"-	
Järva-Jaani	249	Lasna	Võhma, Tallinn-Väike
Mõniste	181	Tartu	
Mustvee	155	Narva	

Tähtsamaid pealelaadimisjaamu laiarööpmelistel liinidel:

Jõhvi	257	Narva, Ülemiste	
Kabala	188	Narva	Ülemiste
Rakvere	683	Ülemiste	Narva
Kadrina	275	Ülemiste, Narva	
Lehtse	242	Ülemiste	
Kiltsi	326	-"-	Narva
Rake	674	-"-	
Jõgeva	1523	Tartu	Ülemiste, Narva
Kaarepere	691	-"-	-"-
Tartu	2993	Tallinn-Sadam (ekspordiks 2911 tn.)	Tapa, Raasiku, Rakvere
Elva	504	Tartu	Ülemiste, Rakvere, Türi, Paide
Palupera	472	-"-	Tapa, Rakvere
Puka	474	-"-	Ülemiste, Tapa
Keeni	366	-"-	
Antsla	1073	-"-	Tapa, Ülemiste
Võru	697	-"-	Ülemiste, Rakvere, Narva
Petseri	368	-"-	Narva, Ülemiste, Rakvere, Tapa
Irboska	152	-"-	
Veriora	731	-"-	Ülemiste
Põlva	550	-"-	-"-

O/Ü "Lihaekspordi" Lõuna-Eesti Eksport Tapamajad Võhmas saavad elussigu Ikla-Riisselja-Viljandi-Türi piirkonna raudteejaamadelt. O/Ü "Lihaekspordi" Lõuna-Eesti Eksport Tapamajadele Tartus laaditakse elussigu Jõgeva-Valga-Petseri-Tartu, ning Mõniste-Valga raudteejaamade piirkonnast. O/Ü Põhja-Eesti Eksport Tapamajad'ele saabub elussigu Viljandi-Rapla-Virtsu, Türi-Tamsalu, Lelle-Pärnu ja Rakvere-Lehtse piirkonna raudteejaamadest. Sihtjaamaga Narva laadivad elussigu peale Tapa-Narva ja Mustvee-Sonda piirkonna jaamad. Osa Tallinna saabuvatest elussigadest eksporditakse välismaale, peamiselt Saksamaale (1935.a. - 16.523 elussiga), teine osa töötatakse ümber konservideks ja igasugusteks lihatoitudeks peamiselt siseturu vajaduste rahuldamiseks.

b. Peekon (vt. kaart.nr.8 viirutatud sõõrid).

Peekoni vedu Eesti raudteedel on üldkaubaveost ainult 0,1% (1829 tn.), missugune kogus jaotub kahe Lõuna-Eesti Eksport Tapamaja - Võhma ja Tartu vahel. Mahalaadimisjaamaks on Tallinn, mis saab Võhmast 922 ja Tartust 905 tonni peekoni (kokku 1827 tn.). Siia lisandub Põhja-Eesti Eksport Tapamajade peekon, mis ühes Võhmast ja Tartust saadetud peekoniga läheb suures enamikus välisrule. 1935.a. väliskaubanduse<sup>1)</sup> andmetel eksporditi meil peekoni 2438 tonni - 3025.211 kr. väärtuses. Suurim osa meie peekonist leidis välisuru Inglismaal (2354 tn.).

---

<sup>1)</sup> Väliskaubandus 1935. op.cit., lk.37

## 7. Turvas.

Tähtsaks kütteaineks Eestile põlevkivi kõrval on turvas. Eesti riigi pindalast 14,7% on rabade all ning tarvitamiskõlvulise turba kogust hinnatakse ca.800 milj. tonnile. Suuremaid turbatööstusi on meil tegevuses ca.10, kogutoodanguga 250 tuh.tn. ümber aastas. Suuremateks tööstusteks on: "A/S Esimene Eesti Turbatööstus", "Ellamaa" ja Tartu linnavalitsuse "Ulila" turbatööstused, millede toodangust suurema osa tarvitavad ära tööstuste juures asuvad elektrijaamad. Moodsamaid tööstusi turbatööstusalal on kahtlematult mõne aasta eest asutatud Tootsi turbabriketitööstus.

Vähematest turbatööstustest võiks nimetada Aruküla turbatööstust, Sindi Tekstiilvabrikute Ühisusele küteteturbalõikus Lavassaarel (Jõõpre vallas), Tallinna Linna Turbatööstust. Kõik eelnimetatud valmistavad kütte- aluspõhu- ja pakkimisturvast (excl. Lavassaare küteteturbalõikus).

1935.a. turba vedu moodustas 1,7% (34.122 tn.) kogu raudteede kaupade veost.

Suurem turbakogus laaditakse maha järgmistes jaamades:

*Tabel nr 42.*

Mahalaadimisjaam:	Kogus (tn.):	Märkused:
Tallinn l/r	22147	
Tallinn-Sadam	1175	
Tallinn-Väike	1606	
Nõmme-Väike	732	
Nõmme l/r	1283	
Ülemiste	856	
Haapsalu	312	
Keila	256	(Keila Kalevivabrikule kütteks)
Tartu	1611	
Rakvere	697	
Eidapere	1541	(a/s "Järvakandi" klaasivabriku kütteks).
Paide	1078	
Jõgeva	903	
Pärnu	144	

Pealelaadimisjaamadest on suurema turba pealelaadimise käibega:  
Tabel nr 43.

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamine	Vähemal määral
		mahalaadimist teostavad jaamad.	
Nõmme-Väike	5661	Tallinn, T.-Sadam, T.-Väike	Ülemiste, Jõgeva
Turba	18601	Tallinn	Haapsalu, Paldiski
Pääsküla	149	"	Ülemiste
Aruküla	6418	Tallinn, Tartu	Jõgeva, Rakvere, Lehtse
Narva	598	Tallinn	Jõgeva
Tartu	139	Jõgeva	Ülemiste
Sindi	12	Tallinn-Sadam	
Paide	2703	Eidapere, Türi	Jõgeva

Siit tabelist näeme selgesti Tallinna domineerivat positsiooni turba mahalaadimisjaamana, mis suures enamuses läheb Tallinnas töötavatele tööstustele ja tehastele küttetarbeks.

#### 8. Kartul.

Meie intensiivsemaid kartulikasvatusealasid on Põhja-Eesti, seda just oma pinnase tõttu, kuna siin teised nõudlikumad viljad nii jõudsalt ei kasva. Seetõttu on suurem osa piiritustööstusi koondunud Põhja-Eestisse - Viru-Järva ning Harju maakonda. Kõige tihedamalt asub neid Pandivere kõrgustiku ümbruses.

Ka Lääne-, Harju- ja Pärnumaal kasvatatakse kartulit kohati kaunis intensiivselt, kuid seal tarvitatakse kartulid ära peamiselt toitaineiks nii inimestele kui ka loomadele. Kartul jaguneb sortide järgi: 1) seemnekartuliks, 2) söögikartuliks, 3) tööstuskartuliks. Seemne- ja söögikartulit, mida kasvatatakse Lõuna-Eestis, veetakse välja. Seemnekartul - peamiselt Soome ja söögikartul - Rootsi, kuna tööstuskartul tarvitatakse meil piiritus- ja tärklisetööstusis.

Kogu kartulisaagist 83% läheb oma tarviduseks töötlemata kujul, 3% veetakse välja, 4,3% tarvitatakse piiritustööstusis ja 1,7% tärklisetööstusis ja 8% on hoidmiskadu.

Kartulivedu raudteel moodustas 1935/36.a. kogu kaupade veost 1,5% (30031 tn.). Mahalaadimisjaamadest olid tähtsamad:

Tabel nr. 44.

Mahalaadimisjaam:	Kogus:
Tallinn l/r	19014
Tallinn-Sadam	1463
Tallinn-Väike	150
Nõmme	219
Paldiski	225
Jäneda (pealel.153 tn.)	317
Kadrina ( -"- 230 tn.)	2157
Rakvere ( -"- 1906 tn.)	2234
Narva	469
Türi	318
Vodja	704
Jõgeva	844
Tartu	490

Eelolevast näeme, et suurimad kartuli mahalaadimisjaamad esinevad Põhja-Eestis (Tallinn, Rakvere, Kadrina - kus asuvad ka suuremad piiritus- ja tärklisetööstused).

Kartuli suuremad pealelaadimisjaamad esinevad Tapa-Narva raudteejaamade piirkonnas (vt. tabel nr. 45. ).

Tabel nr. 45.

Pealelaadimisjaam	Kogus tn.	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
Narva-Tapa (Lehtse) liinil:			
Vaivara	228	Narva	Tallinn
Toila	427	Tallinn	Kadrina, Rakvere
Sompa	1486	-"-	Rakvere, Narva
Jõhvi	1703	-"-	Narva
Kohtla	2675	-"-	Rakvere, Kadrina
Püssi	2436	-"-	Rakvere, Kadrina, Vodja
Sonda	748	-"-	Rakvere, Kadrina
Kabala	3357	-"-	Kadrina, Jäneda, Vodja
Vaeküla	736	Tallinn, Rakvere	Kadrina
Rakvere	1906	Tallinn	Kabala
Kadrina	329	-"-	
Tapa	135	-"-	Kiltsi, Rakvere
Lehtse	572	-"-	

Teistel laia- ja kitsarööpmelistel liinidel:

Haapsalu	263	Tallinn	
Taevla	206	-"-	Palivere, Ellamaa
Riisipere	215	-"-	Palivere, Klooga
Keila	882	-"-	
Klooga	148	Paldiski, Tallinn	
Aruküla	182	Tallinn	
Raasiku	305	-"-	Vodja
Jäneda	153	-"-	Vodja
Tamsalu	189	-"-	Türi
Kiltsi	869	-"-	Tartu
Jõgeva	237	-"-	Tartu

Pealelaadimisjaam	Kogus tn.	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
Pärnu	304	Türi	Tallinn-Sadam
Viljandi	104	Tallinn-Sadam	Tall-Väike, Türi
Keava	395	"	Tallinn-Väike
Rapla	231	"	"
Kohila	266	"	
Kaarli	107	Olustvere	Loodi

Tabelist selgub, et pea kõikidest tähtsamatest jaamadest suurem osa kartulist peale laaditakse Tallinna saatmiseks.

### 9. Keemiaained.

Keemiaainete vedu 1935/36.a. moodustas 1,3% (25.315 tn.) kogu kaupade veost. Raudteedel veetud keemiaainete hulka kuulusid kõik arstimid igasugusel kujul, väävel, surutud gaas, tõkat, tärpentiin, värvid, kummikaubad, sooda, seebikivi ja muud sedaliiki tooted. Meil on siin tegemist ca.150-ne erineva produktide kogumiga. Üheks suuremaks keemiatööstuse alaks on tuletikutööstus (A/S "Eesti Tullitikumonopoli" Viljandi tullitikuvalabrik), 1924.a. asutatud A/S "Põhjala" kummitööstus, milline on arenenud suurkätiseks (ca.250 töölise), suutes varustada ca.2/3 siseturu nõudmisi. Hästiarenenud tööstuseks Eestis on ka kunstsarve valmistamine kodu- ja välismaa kaseiinist. Kunstsarvest kammide, nõõpide, sulepääde ja muude sõõraste toodete valmistamise alal töötab suurem ettevõtte Tartus ja paar väiksemat Tallinnas. Toorkunstsarvest ja kunstsarvest kaupadest suurem osa läheb välismaale. Keemiatehaste poolt valmistatavate kaupade nimekiri on laialdane; siia kuuluvad igasugused kosmeetilised ja farmatsöidilised kaubad, värvid ja lakid, puudestillierimise saadused, mitmesugused majapidamises ja tööstuses tarvitatavad ained jne. Pilku kaardile (nr.10) heites torkab silma mahalaadimisülekaal nii suuremates kui väiksemates linlikes keskuses, väljaarvatud Tallinn. Vaatleme kaupade maha-peale laadimist all-

järgnevais tabeleis suuremate jaamade järgi: *Jabel nr. 45.*

Mahalaadimisjaam:	Kogus (tn.):
Tallinn	4356
Tallinn-Väike	9726
Tallinn-Sadam	591
Keila	150
Rakvere	843
Kohtla	436
Narva	581
Tartu	1444
Valga	202
Võru	221
Petseri	172
Viljandi	442
Türi	669
Pärnu	430
Sindi	332
Eidapere	1423
Järva-Jaani	239

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist teostavad jaamad	Vähemal määral
Tallinn	2735	Tartu	Rakvere, Kohtla, Narva
Tallinn-Sadam	16028	Eidapere, Türi	Viljandi, Pärnu, Sindi
Tallinn-Väike	219	Eidapere	
Tartu	798	Tallinn-Sadam	Jõgeva, Petseri
Viljandi	265	"	Türi, Pärnu, Tallinn-Väike
Pärnu	192	"	Sindi, Eidapere
Võhma	236	"	Türi
Türi	126	"	Paide, Järva-Jaani
Esna	145	"	Järva-Jaani, Türi
Abja	90	"	Tallinn-Väike, Pärnu

Keemiaained maismaa linlikest keskustist suunduvad peamiselt Tallinna. Täpsemalt on võimatu anda pilti iga aine osatähtsusest raudteedel keemiaainete nime all veetavast <sup>vainete</sup>grupist (gr.53).

Viljandi keemiaainete peale-maha laadimist võib seletada samanimelise tulitiku vabrikuga, kuhu maha laaditakse peamiselt tulitikutööstusele vajalikke keemiaaineid (väävel) ja peale laaditakse tulitikke, millised ekspordeeritakse peale siseturu tarviduse ka Suurbritanniasse. Eidapere "A/S Järvakandi Tehased" klaasivabrik laadib maha klaasitööstuses vajalikke keemiatooraineid, samuti laadivad keemiaaineid maha Türi samanimeline paberi- ja puupapi vabrik, Sindi asuv tekstiilvabrik, Narva Kreenholmi vabrik jt.

10. Või.

1935/36.a. veeti raudteedel võid ~~19.613~~ 19.613 tonni, mis moodustas kaupade veost raudteedel 10%.

Või turustamisel esmajärgu<sup>lise</sup> tähtsusega on väliturud, mis suuresti avaldavad mõju või veole raudteedel, sest üle 50% Tallinnas saabuvast võist läheb väliturudele edasi (1935.a. - 10.838 tonni)<sup>1)</sup>. Või omab üksikartiklina esikoha meie põllumajandussaaduste ekspordis. Vastavad väljaveoandmed näitavad, et või osatähtsus kogu meie ekspordist on ca.  $\frac{1}{4}$ .

Nagu mainitud, on Tallinn kogu riigi või mahalaadimisjaam. Tallinna mahalaaditud või kogus on 19.197 tonni (Üldse laaditi maha 19.613 tn.). Vähemal määral laaditakse võid maha Narvas (207 tn.), Tartus (84 tn.), Nõmmel (28 tn.) ja 97 tonni võid jaotub põlevkiivitööstusrajooni jaamade, Tapa, Valga, Petseri ja Haapsalu vahel.

Pealelaadimisjaamadest tuleb esile tõsta: *Tabel nr. 46.*

---

Pealelaadimisjaamad:	Kogus tn.
Jõgeva	1026
Viljandi	739
Võhma	616
Pärnu	501
Rakvere	400
Rake	306
Kaarepere	325
Lehtse	318
Paide	301
Järva-Jaani	195
Abja	212
Vändra	242
Tori	201
Esna	198
Kiltsi	264
Antsla	252
Võru	207
Veriora	172
Elva	199

Tallinn laadib võid peale 7074 tonni sihtjaamana Tallinn-Vana-sadam, kus või laaditakse laevadele.

---

<sup>1)</sup> Väliskaubandus 1935. op.cit., lk.37

Narva saabub või Sonda-Mustvee ja Lehtse-Auvere liinide vahe-  
listest jaamadest väikeste kogustena (suurima - 40 tn. - saadab  
Vaivara). Kaardile (nr.11) pilku heites näeme: 1) suurima kogu  
võid peale laadivad jaamad (Jõgeva, Võhma, Viljandi) asuvad meie  
riigi enamarenenud põllumajanduspiirkondade tsentrumeis, 2) Tallin-  
na lähistagamaa ca. 75 km. sõõris asuvad jaamad laadivad võid Tal-  
linna saatmiseks väga vähe, alles abikeskuste välisvanikus (Türi-  
Paide j.t.) näeme või intensiivsemat pealelaadimist.

#### 11. Nisu.

Teiseks tähtsamaks toiduteraviljaks rukki kõrval on meil nisu.  
Kuni 1930.a. veeti nisu samavõrra või veel enamgi sisse, kui oli  
omamaa saak. Samast aastast sündis murrang ja nisu sissevedu hak-  
kas vähenema, kuni 1933.a. juba piir jäi nisu sisseveole suletuks.

Omamaatarvituse katmine omamaa nisuga on olnud võimalik ees-  
kätt nisu kasvupinna tunduva laiendamisega ja ka saakide tõstmise  
ja kindlamateks muutmise teel. - Käesoleval ajal kasvatatakse meil  
peamiselt suvinisu, mille kasvupind ületab umbes 2.1/2 kordselt ta-  
linisu kasvupinna. Suvinisu kasvatamise kiirele levimisele, aga ka  
saakide kindlustamisele on kõigiti kaasa aidanud suvinisu sordiare-  
tuse töö, eeskätt Jõgeva sordikasvanduses.

Nisu vedu raudteedel vaatluseall oleval aastal oli 13.117 tonni  
(0,7% kogu kaupade veost). Nagu rukki, nii ka nisu peamine kasvu-  
ala on Kõrg-Eesti (tipuga Rakvere). Vähemal määral kasvatatakse ni-  
su ka Vigala-Lihula, ja Vändra ümbruskonnas.

Peamine mahalaadimisjaam on Tallinn, millele kaugemal järgne-  
vad Tartu, Valga, Türi, Lelle ja Narva jaamad.

Jabel nr. 47.

Mahalaadimisjaam:	Kogus (tn.):
Tallinn l/r	8749
Tallinn-Sadam	2372
Tartu (kuid pealel.1263 tn)	748
Valga	170
Türi	115
Lelle	115
Narva	458

Tähtsamad nisu pealelaadimisjaamad asuvad Otepää-Võru väikepõldude, Tartu ribapõldude (Streifenfelder), ja Viljandi puisniitude ja põldude regioonides, mida lähemalt näitab kaart nr.12 ja alljärgnev tabel: Jabel nr. 48.

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised	Väiksemal määral
		mahalaadimist teostavad jaamad	
Tartu	1263	Tallinn	Rakvere, Valga
Rakvere	866	- "	Haapsalu
Antsla	587	- "	Tartu, Valga, Türi
Jõgeva	357	- "	Tartu
Abja	317	Tallinn-Sadam	
Viljandi	289	- "	Türi, Võhma
Elva	445	Tallinn	Tartu, Türi
Võru	268	- "	Tartu, Valga
Vigala	337	Tallinn-Sadam	Võhma
Pärnu	279	- "	
Vändra	186	- "	Pärnu, Lelle
Lihula	191	- "	
Rootsi	157	- "	
Petseri	166	Tallinn	Tartu
Mõniste	193	Valga k/r	Tartu

Kaarti (nr.12) vaadeldes torkab silma Tallinna lähistagamaa nisu kasvatusala vähesus. Sama võib üldistada kogu Põhja-Eestile.

### 12. Piim.

Piimatoodang suures osas läheb turustamisele ümbertöötletult kas võina, juustuna jne. Seepärast on karjaaretuse sihiks olnud ikka võimalikult kõrge piimarasvatoodanguga kari. Osa <sup>piimast</sup> sellest läheb turule igapäevaste vajaduste rahuldamiseks loomulikul kujul. - piimena.

1935/36.a. veeti raudteedel piima 11.794 tn. (0,6% kogu kaupade veost raudteedel), millest ligi 90% (10,399 tn.) laaditi maha Tallinnas. Vähemal määral laaditi piima maha Pärnus (355 tn.),

Rootsis (240 tn.- Vanamõisa juustutööstusele), Narvas (106 tn.), Keilas (76 tn.; pealel.426 tn.), Kloogal (79 tn., kuid pealel.82 tonni), Nõmmel (125 tn.) jt. Piima pealelaadimisjaamad valdavamas osas asuvad Tallinna tagamaa sise- ja välisvanikus. Vaatleme alljärgnevas tabelis tähtsamate pealelaadimisjaamade piima kogust.

Tabel nr. 48

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Riisipere	343	Tallinn	Nõmme, Laitse
Vasalemma	227	-"-	Keila
Keila	426	-"-	Nõmme, Klooga
Saue	663	-"-	Nõmme, Pääsküla
Saku	260	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam
Kiisa	265	-"-	
Kohila	547	Tallinn-Sadam	
Hagudi	613	-"-	
Käru	101	-"-	Türi
Türi	411	-"-	
Tootsi	232	Pärnu	
Vodja	610	Tallinna-Sadam	
Järva-Jaani	105	-"-	Türi, Tamsalu
Tamsalu	201	Tallinn	
Kiltsi	264	-"-	Tapa
Jõgeva	298	-"-	
Vaeküla	279	-"-	Rakvere
Tapa	232	-"-	Kadrina
Lehtse	804	-"-	
Jäneda	345	-"-	
Kehra	392	-"-	
Raasiku	702	-"-	
Aruküla	602	-"-	
Lagedi	242	-"-	
Vääna	409	Tallinn-Sadam, T.-Väike	Nõmme-Väike
Auvere	103	Narva	Tallinn
Vigala	199	Rootsi	

Tabelist võime näha Tallinna domineerivat osa piima mahalaadimisjaamana. Mõned üksikud jaamad ei saada oma piima Tallinna, vaid lähematesse jaamadesse (nt. Vigala saadab piima Rootsi Vanamõisa juustutööstusele, Auvere - Narva, Tootsi - Pärnu turgudele).

E. Krepp<sup>1)</sup> on uurinud Tallinna piimatarbingut ja muuseas püsti-

<sup>1)</sup> E. Krepp, Tallinna piimatarbing ja piima-tulemiala, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Seminari üllitised nr. 21, Tallinn 1938., lk. 5

tanud küsimuse, kas piimavedu raudteedel teeb täielikult kaasa üldise piimatoodangu sesoonsed kõikumised. Uurinud kontrollkarjade toodangut ta väidab, et piimavedu Tallinnasse raudteel evib palju väiksema sesoonsuse kui kontrollkarjade toodang (vastavad indeksid 97,3 ja 93,0). Kuna piimavedu raudteel peegeldab suurt osa (ca.44%) Tallinna piimatarbingust, võib oletada, et Tallinna piimatarbing pole väga palju mõjustatud üldisest piimatoodangu sesoonsusest.

Tallinna piimandusliku lähistagamaa moodustab Tallinna ümbrus ca.30 km. raadiusega sõõri. Tallinna lähemas ümbruses puuduvad piimatalitused, seepärast viiakse piim otse Tallinnasse müügile või antakse ära mõnel pool kohapeal esinevaise piimakogumispunktidesse.

Tallinna piimanduslikult lähistagamaalt toimetatakse piim linna peamiselt maanteid kaudu, ca.86% ja sellest 21% autodega. Ülejäänud 14% veetakse Tallinna raudteega. Tallinna piimanduslik lähistagamaa kattis Tallinna piimatarbingust 72%, ülejäänud 28% Tallinna piimatarbingust katavad kaugtagamaa piimatalituste ja koorejaamade võrk, mis piima Tallinna transporteerivad raudteede kaudu, ainult väike tähtsusetu osa tuuakse kohale maanteid kaudu.<sup>2)</sup>

### 13. Aknaklaas ja klaasasjad.

Klaasitööstus on Eesti vanimaid tööstusalasid. Enne sõda klaasivabrikud asusid peamiselt mõisade juures, omades viimastele tähtsuse metsade turustamisel. Eesti ajal klaasitööstus on võtnud tööstusliku ilme. Käesoleval <sup>ajal</sup> töötab suurem mehaanilise valmistusviisiga tahvelklaasi vabrik Järvakandis ja õonesklaasi vabrikud Tallinnas (Lorupi klaasivabrik) ja Tartus. Suur osa valmistatud tahvelklaasist veetakse välismaile; õonesklaaskaupadest on veetud välja lambiklaase. Üldiselt klaasiturud on kitsaks jäänud ja nüüd tuleb peamiselt siseturule valmistada. Klaasitööstused on seetõttu hakanud valmistama väga mitmekesiseid saadusi, asendades omamaa saadus-

2) E.Krepp, ibid., lk.6.

tega välismaa omi. Siiski veetakse välismaalt sisse peegel- ja tahvelklaasi ning igasugust klaaskaupa ca.250.000 kr. eest.

Aknaklaasi ja klaasasjade vedu 1935.a. moodustas kogu raudteede kaupade veost 0,6% (12.857 tn.). Kaardile (nr.14) pilku heites võime jõuda veendumusele, et peale Eidaperes, Tallinnas ja Tartus asuvate klaasivabrikute on neid olemas Pärnus, Narvas, Rakveres, Petseris, Võrus, Valgas, Jõhvis jne., sest kõik eelnimetatud jaamad laadivad andmete järgi peale gr.47 alla kuuluvaid "Aknaklaasi ja klaasasju". Siin peab esile tooma seda, et palju inimesi kartes igasuguste pörutustundelike ja õrnade kaupade rikkinemist või kvaliteedi kaotust, lasevad kauba peale laadida mainitud grupi alla kuuluvana, kirjutades kauba peale "ettevaatust, klaas". Seega on arusaadav eelmainitud jaamadele punaste sõõride (pealelaadimist tähendavate) raadius suurem kui see oleks tõelikult klaasasjade saatmise tõttu. Tähtsamaid pealelaadimisjaamu on Eidapere (7171 tonni) ja Tallinna (1657 tn.). Eidapere laadib peale peamiselt aknaklaasi suunaga Tallinna (osa läheb välismaale), vähemal määral Tartu ja teistesse linlikesse keskusesse ning raudteejaamadesse üle kogu maa. Tallinn laadib peale õnesklaasi, pudeleid, salvipurke, karahviine, suhkru-, soolatoose, pressitud taldrekuid, koorekanne, purke, lillevaase jne. nii linlikesse keskusesse kui ka maale saatmiseks. Tähtsamad aknaklaasi ja klaasasju mahalaadivad jaamad on järgmised:

Jabel nr. 49.

Mahalaadivad jaamad:	Kogus (tn.):
Tallinn-Sadam	7225
Tallinn l/r	209
Tallinn-Väike	168
Ülemiste	1363
Haapsalu	140
Rakvere	238
Jõhvi	167
Narva	102
Tartu	1667
Valga	112
Petseri	124
Viljandi	154
Pärnu	140

Tallinnas mahalaaditud 8965 tonnist klaaskaupadest veeti 1935.a. välismaale 3735 tonni tahvelklaasi ja 53 tonni muud klaas-~~ka~~ kaupa. Ülaloodud tabelist näeme, et tähtsamad aknaklaasi ja klaasasjade tarbijad on kõik meie riigi suuremad linlikud keskus-  
sed.

#### 14. Tekstiiltoorained.

Tekstiil-suurtööstusi on Eestis 28 (ca.10000 töölisega). Tekstiiltööstus on meil töömahu seisukohalt suurimaid tööstus-  
alasisid, samuti tähtsamaid siseturuvarustuse alal.

Vene turu varustamiseks rajatud suuretevõtted Hiiumäe-Kärdla-, Sindi-, ja Narva kalevivabrikud, Narva linavabrik, Kreenholmi ja Balti puuvillavabrikud valmistavad suuremal hulgal väheseid kaubaliike; laialdane turg võimaldab arendada n.ö. massilist valmistust. Valmistati toorest puuvillariiet, linast purjeriiet ja võrdlemisi vähe kalevisorte. Eesti ~~siseseisvusest~~ alates tuli tootmist kohandada siseturule vastavalt, milline nõudis mitmekesis-  
sist kaupa, kuid väiksemate kogustena. Siseturu varustamise alal vabrikud suurendasid tunduvalt valmistatavate kaubasortide arvu, ~~s~~  
sellekohaselt uute masinatega vabrikute sisseadeid täiendades. Välismaal tekkis villa, puuvilla, siidi ja dž~~u~~udi (ketramata kujul) kõrval uue tekstiiltooraine - kunstiidi valmistus, milline võimaldab valmistada kaupa, mis oma võrdleva odavuse ja nägususe suhtes on tugevaks võistlejaks puuvillakaubale. Eestis asutati rida uusi ettevõtteid (a/s O.Kilgas, a/s "Rauaniit", a/s "Vill" ja a/s "Eestisiid"), millised moodasid erimasinatega valmistavad mitmesugust mustri- ja kunstiidiriiet, paelu, pitse, sülle, kaelasidemeid jne.

1935.a. veeti tekstiil tooraineid Eestisse 9439 tn. -  
9.911.062 krooni väärtuses, sellest: puuvilla 5335 tn. - 6856 kr.

väärtuses, villa 472 tn. - 1358.914 kr. väärtuses<sup>1</sup>).

Eesti puuvilla ketruskudumistööstuses kõigub toormaterjali osatähtsus keskmiselt 51 - 73%, villatööstuses - toormaterjali osatähtsus 43 - 48%, ühes abimaterjalidega 52 - 58%<sup>2</sup>).

Tähtsamate tekstiiltoorainete mahalaadimisjaamadena esinesid 1935.a. Tallinn (3012 tn.), Narva (3841 tn.),

Tabel nr. 50.

Tähtsamaid mahalaadimisjaamu	Kogus (tn.)	Tähtsamaid pealelaadimisjaamu.
Tallinn l/r	2458	Tallinn harutee (Vanasadam -2068 tn.), Petseri (62 tn.), Valga (44 tn.), Puka (11 tn.).
Tallinn-Sadam	500	Viljandi (226 tn.), Pärnu (194 tn.), Sindi (16 tn.), Vana-Vändra (10 tn.).
Narva	3841	Tallinn (3829 tn.).
Pärnu	304	Rakvere (37 tn.), Tartu (57 tn.), Petseri (22 tn.), Antsla (13 tn.), Sõmerpalu (13 tn.).
Tartu	181	
Viljandi	69	Võhma (13 tn.), Võru (5 tn.), Tallinn-Sadam (5 tn.), Pärnu (4 tn.).
Valga	42	Tallinn (118 tn.), Võru (20 tn.), Põlva (4 tn.), Jõgeva (4 tn.), Tallinna harutee 14 tn.
Sindi	76	Tallinn-Sadam (68 tn.), Narva (8 tn.).
Keila	14	Rakvere (2 tn.), Tallinn (2 tn.), Tartu (4 tn.).
Paide	18	Pärnu (10 tn.), Tallinn-Sadam (7 tn.).
Nõmme	10	Tartu (3 tn.), Tallinn (1 tn.), Elva (2,5 tn.).

Suurim pealelaadimisjaam oli Tallinn (6278 tn. koos Tallinna haruteega): Tallinnale järgnesid palju vähemal määral Pärnu (202 tn.), Viljandi (264 tn.), Narva (198 tn.), Tartu (173 tn.), Valga (114 tn.), Petseri (78 tn.) ja Võru (58 tn.).

Tallinn moodustas tekstiiltoorainete pealelaadimisest 1935.a. (7822 tn.) ca.80%, kuna vähemal määral saavad tekstiiltööstused toorainet paralleelselt asetuvate Pärnu-Viljandi-Tartu ja Valga-Võru-Petseri linnade piirkonnist.

15. Lina.

Lina kasvatamist mõjutavad otseselt maailmaturu hinnad, kuna lina on rohkesti tööjõudu nõudev kultuur ja enamuse linatoodangust läheb välisriikidele, ühtlasi aga ka kiiresti kokkutõmmatav või laiendatav sellega siis on linahindade kõikumised samuti ka linatöölise palganõudlus ja töölise leidmisvõimalused otsemõjutatud linakasvatuse ulatust, kutsudes esile suuri kõikumisi nii kasvupindades kui saakides. Ka teistes riikides on linasaagid kõikunud olenevalt saagiaastaist ja ka hindadest, kuid Eestis linasaagid pindühikult on jäänud madalaimaks maailmas, ületades ainult Venemaa saake.

Tutvunud eelpool linakasvatusega üldiselt, asume vaatlema lina vedu 1935/36.a. Eesti raudteedel. Lina vedu mainitud aastal moodustas 0,3 % kogu kaupade veost /s.o.s. 5872 tn./ Intensiivsem lina liiklus toimus raudteedel jaanuaris 1312 tn./, veebruaris /990 tn./ ja märtsis /933 tn./. Kaardi /nr.16./ järgi on suurimateks pealelaadimisjaamadeks, Viljandi, Petseri, Võru. Tähtsamate pealelaadimisjaamade täpse koguse tonnides leiame tabelist nr. 51.

Tabel nr. 51...

Pealelaadimisjaam.	Kogus tn.	Pea misel		Vähemal	
		määral mahalaadim.		teostavad jaamad.	
Petseri	2165		Tallinn		Petseri
Võru	1154		Tallinn		Petseri
Viljandi	287	Narva,	Tall.- Sadam		Pärnu
Pärnu/kuid mahal. 523 tn./	379		Tall.- Sadam		
Tartu	350		Tallinn		Narva, Pärnu
Valga	203	Tallinn,	Narva		Võru
Jõgeva	160	Tartu,	Narva		
Abja	137		Pärnu		Tall.-Sadam.
Irboska			Tallinn		Petseri

Eeltoodud tabelist nägime, et mahalaadimist toetavad peamiselt Tallinn, Narva, Pärnu. Nüüd vaatleme tähtsamate jaadade mahalaadimiskogust.

Tabel nr. 52.

Mahalaadimisjaam	Kogus tn.
Tallinn	4346 /Peamiselt välismaale/.
Narva	470 /Narva Linaketruse Manafaktruuütle/
Pärnu	523 /Peamiselt välismaale/
Petseri	164
Viljandi	150 /Viljandi linavabrikule/

Lina saagist läheb suur osa maailmaturule. 1935 a. veetilina välja 4241 tonni 5 142 800 kr. väärtuses peamiselt Tallinna ja vähemal määral Pärnu sadama kaudu l/.

Linakasvatus on meil koondunud peamiselt Lõuna-Eestisse, Kõrg-Eesti segaviljuse aladele, kus mullastik on linakasvatuseks soodsam, enam niiskust püüv ja raskem, kuna Põhja-Eestis lubjarikkail muldadel sellevastu on linakasvatus väikeja enamikus ainult talundi oma-tarbeks. Kuid ka L-Eestis ei ositu linakasvatus ühtlaselt, vaid on koondunud teatud keskustesse, omades neis kohis palju suurema kaalu kui naabruses. Linakasvatuse ulatuse suhtes evib suuremat tähtsust Võru- ja Petserimaa ning Tartumaal Võrumaaga piirkonduv Võnnu. Valgamaal on suurem osatähtsus linakasvatusel Helmes ja SANGASTES. Lääne-Eestis on suuremaid linakasvatuskeskusi Abja ümbruses Halliste ja Karksi, millega piirduvad Paistu ja Saarde. Meie linakasvatusrajoonest kuulub Petserimaa endise Vene-Pihkva ja Ostrovi linakasvatuspiirkonda, mis oli parimaid linakasvatusrajoone kogu Venes. Juba vanast ajast on

l/ Väliskaubandus 1935. op.cit. lk 50.

siin päritud head linakasvatuse ja harimise oskused. Edasi on Petserimaa talud väikesed ja neil on vabu tööjõude külluses, mis võimaldab neil viia linaharimistööid läbi õigeaegselt ja korralikult. Need on tähtsamad põhjused, miks Petserimaa kujunes meil tähtsamaks linakasvatusekeskuseks ja ühtlasi ka kõige kriisikindlamaks kuigi ka Petserimaal toodetakse enam kui 90 % kiuduturu jaoks.

Linakasvatuse koondumisel teatud piirkondadesse on kindlasti teatud ergutav mõju linakasvatuse harimise ja kaubanduse arenemisel. Ühtlasi annab linakasvatuse suurem koondumine linale enam kaalu ja mõju ning soodustab igati linamajanduse arendamist.

Juba käesoleva sajandi esimesil aastail rajati meil Kavastus, Tartumaal, linavabrik, kus võeti harimisele peale mõisa oma linade ka ümbruskonna talundest lina. Järgmine linavabrik rajati Halliste linaharimisühingu poolt 1913.a. Abjas. Abja eeskujul kutsuti ellu rida toorlinavabrikuid, nii et 1935 a.a. oli nende arv juba üle 10. /Toorlinatööstusi - 5, lina ketramise ja kudumisvabrikuid - 6/ 1/. Abja ja ainult vähesed olid varustatud lina leotamiseseadiseaga, kuna suurem osa vabrikuid võttis vastu harimiseks ainult talundest leotatud linavarsi. Siiski kujunes neis vabrikuis töö hooajaks. Sellest tingituna ei suudetud koondada kindlat tööliste kaadrit vabriku juurega neid koolitada välja, mis on esimeseks kindlaks eelduseks vabriku edus. Ei tule siis imestada kui linahindade langedes kaotasid vabrikud oma loomuliku baasise ja sulgusid üksteise järel. Alles 1934.

---

1/ Õestitööstus ja kaubandus op. cit., lk 65.

aastal algasid üksikud uuesti tegevust /nt. Abja/.

16. Liha igal kujul.

1935/36 a. veeti liha igal kujul 5174 tonni /0,3% kogu kaupade veost/, millest peamise osa moodustas sea-, veise- ja lambaliha.

Veiselihas valdav enamjõs läheb siseturule, kusjuures karjapidamise iseloomust tingitult sügiseti tuleb turule lüpsikarja remondi tõttu peamiselt lüpsikarja praak, millel tagajärjel valitseb lihaturul pakkumises ja hindade liikumises suur hooajalisus, mida kõrvaldada on võimalik ainult lüpsikarja pidamisoluude ja söödabaasi põhjaliku ümberkorraldamisega.

Liha väljaveost moodustas: 1. värsked ja soolatud sealiha 993 tn., 2. veiseliha 633 tn. ja lambaliha 516 tn., mis veeti välja peamiselt Tallinna kaudu.<sup>1/</sup>

Tabel nr. 53.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.
Tallinn	3371 /Osa mahalaaditavast lihast läks ümbertöötlemiseks konservideks/
Nõmme	66
Narva	399
Pärnu	113
Tartu	125
Rakvere	89
Tapa /pealel. 91 tn. /	92

<sup>1/</sup> väliskaubandus 1935, op.cit. lk 36.

Tabel nr. 54.

Pealelaadimisjaam	kogus tn.	Peamised mahalaadimisjaamad.
Tartu	640	Tallinn
Võhma	1889	Tall.-Sadam.
Võru	138	Tallinn
Antsla	130	Tallinn, Tartu
Valga	123	Tallinn, Tartu
Viljandi	52	Tall.- Sadam
Virtsu	59	" "
Karuse	59	" "

Peamised Tallinna varustajad lihaga on Võhma ja Tartu eksport-  
tapamajad, osa neilt saadud lihast läheb ekspordina välismaale.

### 17. Kaer ja oder.

Loomakasvatusele loob loomuliku aluse söödakogus, mis saadakse kodumaalt. Mida suurem omamaa saakidest kujunev söödakogus, seda kindlamal alusel on loomakasvatus.

Tähtsamatest loomasöödataimedest tuleb mainida kaera ja otra, millised raudteede kaupade veost moodustasid vastavalt 0,3 % ja 0,1 % 6085 ja 1317 tn./

Tabel nr. 55:

Tähtsamad kaera ja odra pealelaadimisjaamad	Kaer	Oder
	K o g u s	T n .
Rakvere	286	172
Kiltsi	4	29
Jõgeva	82	81
Kaarepere	51	32
Kärkna	19	34
Tartu	2344	84
Elva	745	61
Puka	211	5
Antsla	261	21
Võru	184	12
Petseri	70	4
Veriora	147	27
Põlva	301	8
Vastse-Kuuste	123	6
Rēbase	90	-
Viljandi	314	40
Tallinn	318	271

Kaera ja odra peamised pealelaadimisjaamad asuvad Kõrg-Eesti "kolmnurgas", mille tipu moodustab Rakvere. Suurema kogusega kaera ja odra pealelaadimisjaamad asuvad seda kolmnurka läbistaval Rakvere-Tapa-Tartu-Valga-Petseri-Tartu raudteeliinil.

Tabel nr. 56.

Tähts.mahal.jaamad.	Kaer	Oder.
Tallinn	3564	28
Jõhvi	680	65
Rakvere	110	22
Narva		

Tabel nr. 57.

Narva, nr. 7, tabel 55

Tähtsamad linn ja kaera mahalaadimisjaamad	kaer K o g u s	oder t n.
Rakvere	286	172
Kiltsi	4	29
Jõgeva	82	81
Kaarepere	51	32
Kärkna	19	34
Tartu	2344	84
Elva	745	61
Puka	211	5
Antsla	261	21
Võru	184	12
Petseri	70	4
Veriora	147	27
Põlva	301	8
Vastse-Kuuste	123	-6
Rebase	90	-
Viljandi	314	40
Tallinn	318	271
Xakkin		

Kaera ja odra peamised pealelaadimisjaamad asuvad Kõrg-Eesti "Kolmnurgas", mille tipu moodustab Rakvere. SUUrema kogusega kaera ja odra pealelaadimisjaamad asuvad seda kolmnurka läbistaval Rakvere-Tapa-Tartu-VALGA-Petseri-Tartu raudteeliinil.

Tabel nr. 58.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kaer	Oder
Tallinn	3564	28
Narva	680	65
Jõhvi	85	10
Rakvere	110	22
Lehtse	61	13
Jäneda	60	30
Kehra	59	6
Keila	73	33
Tartu / Oder läheb õllevabrikutele	99	133
Võhma	100	2
Türi	15	158
Pärnu	156	13
Kohila	25	85
Tori /Tori hobusekasvatusele/	89	2

Kaera eksporditi välismaale 1935.a. 705 tonni /peamiselt Saksamaale/ Kaera tähtsamad mahalaadimisjaamad on Tallinn ja Narva, kuna ~~ot~~ra laaditi maha Türi ja Tartu /õllevabrikud/ jaamadesse.

V. Linlikest keskusist raudteel saadetavate kaupade minemipiirkondi.

1. Linlikest keskusist saadetavate kaupade järjestamine koguse järgi.

Linlikest keskusist saadetavate kaupade vaatlemisel näeme, et iseloomustavaks nähteks on väikese kogusega, kuid suurema väärtusega kaupade ülekaal.

1935/36.a. kaupade veost raudteedel moodustavad mainitud kaubad 25,1 %. Ülevaatliku pildi esitab allpool toodud tabel nr. 59. mainitud kaupade koguse ja protsentuaalse suhte kohta, aluseks võttes 1935/36 aasta jooksul raudteel veetud kaupade koguse /tn./

Tabel nr. 59.

Kaubavedu koguse järgi 1935/36.a. /linlikest keskusist saadetavad kaubad./

Jrk. nr.	Gr. nr.	Kauba nimetus	Veetud kogus aastas		Kaardi nr.
			Tonnides	%	
1	34	Puitmass, kuiv, märg tselluloos	88378	4,5	
2	55	Väetisained	41153	2,1	17
3	42	Telliskivid	33789	1,7	18
4	44	Tsement	33445	1,6	19
5	48	Kivisüsi ja koks	25457	1,3	20
6	51	Nafta saadused	20136	1,0	21
7	54	Sool, igasugune	19947	1,0	22
8	33	Vineer ja vim. kaup	19801	1,0	
9	39	Metallid, latis ja kangis, vanaraud	17656	0,9	
10	22	Jõutoit	18275	0,9	23
11	45	Lubi	17311	0,9	
12	35	Paber ja papp	14481	0,7	
13	10	SUHKUR	14000	0,7	24
14	18	Piiritus ja napsid	12177	0,6	

Jrk. nr.	Gr. nr.	Kauba nimetus	Veetud kogus aastas		Kaardi nr.
			Tonnides	%/‰	
15	38	Metallkaup ja tööriistad	11303	0,6	
16	56	Muud eelpoolnimetatud kaubad	11193	0,6	
17	37 <sup>a</sup>	Koetisained ja riidekaup.	10191	0,5	
18	46	Kips	8734	0,4	
19	13	Kalad	5517	0,3	25
20	41	Mitm. masinad ja tarbed	5588	0,3	26
21	19	Õlu	5517	0,3	
22	20	Muud toit- ja maitseained.	5385	0,3	
23	6	Jahvatatud vili	5333	0,3	
24	7	Püüli jahu	3856	0,2	
25	27	Linaseemned	2977	0,2	
26	9	Kartulijahu jaitärklis	2672	0,2	
27	40	Põllutööriistad, masinad, traktorid	2584	0,1	27
28	26	Parknahad ja nahakaubad	1232	0,1	
29	28	Muud seemned ja taimed; (humalad).	645	-	

18. Puuvili - marjad

Jälgides puuvilja ja marjade vedu Eestiraudteedel 1935/36.a. näeme järgmist pilti: linlike keskuste mõju on otsekohe silmatorkav. Mahalaadimis-jaamadena on esikohal Tallinn /3171 tn./ millele järnevad Narva, 260 tn. TARTU, 191 tn., Irboska 406 tn., - Petseri 197 tn. Pealelaaditud puuvilja ja marjade liiklemine on intensiivne Tartu-Tallinn, Narva-Tallinn /138 tn./ ja Mõisaküla-Tallinn liinil. Analüüsides lähemalt puuvilja ja marjade vedu raudteedel suunaga Tallinna, näeme kohe, et Tallinna otsene tagamaa - Tapa, Türi, Haapsalu, Paldiski - väga vähe varustab pealinna puuvilja ja marjadega. Siin avaldab otseselt oma mõju jõuvanker. Kaugemale minnes suureneb mainitud kauba saatmine õige suuresti, kuna raudtee veab odavamini kui jõuvanker. Suurim on puuvilja- ja marjade vedu Tallin-

na piki Irboska-Petseri-Tartu-Jõgeva liini, Mõisaküla-Võhma vahelisel alalt ja Narva-Rakvere liinil. Esikoha pärtivad Tallinna varustamisel Narva, Võhma /115 tn./ Tartu, Petseri, Irboska, Jõhvü /82 tn./ Abja /175 tn./, Halliste /131 tn./ jt. Järgevana võime nentida et kaugus Tallinnast ei avalda mõju puuvilja ja marjade saatmisele, mis on seletatav asjaoluga, et mainitud kauba eest maksetakse kõrget hinda Tallinna turul, mis tasub kõik veokulud kaugusele vaatamata ja annab paremat <sup>hinda</sup> kui müüa seda kohalikesse väikesesse linlikesse keskusisse /näiteks Petseri, Viljandi/. Üldiselt valdavam osa puuviljast ja marjadest tuleb Kõrg-Eesti alalt ületades tunduvalt Madal-Eesti alalt tuleva puuvilja ja marjade koguse.

Puuvilja ja marjade vedu on suurim augustikuul /1085 tn/, mille järgnevad oktoobri kuu /923 tn./, Juuli /474 tn./, Juuni /463 tn./, ning november /464 tn./. Teistel kuudel on vedu märgatavalt vähem. 1935/36.a. veeti raudteedel puuvilja ja marju 4205 tonni /0,2 % kogu kaupade veost raudteel./

Viiimastel aastatel eriti levinenud viljapuuaedade eest korralik hoolitsemine ja kahjurite tõrje tulemusena on järgnenud ka saakide tõus - koguselt ja kvaliteedilt.

#### 19. Muud.

Kodulinnukasvatuse alal on kanakasvatuse suurima osatähtsusega, kuna teiste lindude kasvatuse tähtsus piirdub peamiselt oma tarvete rahuldamisega. Enne 1935.a. polnud kanakasvatuse sisemises korraldu-

ses sündinud eriti laiemaulatuslikke muudatusi /o/ü "Munaeksport" asutati 1937 a./.

Kanakasvatus pole meil rejjatud erilisele alusele, see on talus kõrvalharu, mida peetakse loomulike olemasolevate võimaluste piires, tegemata sel alal uusi kapitaliinvesteeringusi. Tingitud kanakasvatuse iseloomust on kujunenud ka munatoodang hooajaliseks, koondudes suures osas suvekuudele /aprillist - oktoobri- ni/, mis mõjutab munakaubandust ja turustamist.

Kanamunade toodangust tarvitab siseturg 2/3 - 4/5, keskmiselt 70 muna inimese kohta aastas, kuna ülejäänud osa eksporditakse välismaale. 1935 a. eksporditi 48012840 muna /2859 tn./ Kr. 2666245.- väärtuses.<sup>1/</sup>

Munade vedude summa raudteel 1935 a. moodustas kogu kaupade veost 0,2% /3738 tn/. Munade veost annavad lähema pildi alljärgnevad tabelid:

---

<sup>1/</sup> Väliskaubandus 1935 a. lk. 37

Tabel nr. 65:

Tähts. pealelaadimisjaamad. Kogus tn.		Tähts. mahalaadimisj. Kogust	
Jõhvi	92	Tallinn	3468
Rakvere	307	Narva	127
Kadrina	45	Tartu	39
Tapa	45	Paide	16
Lehtse	64		
Kiltsi	115		
Rake	151		
Jõgeva	156		
Kaarepere	36		
Tabivere	31		
Tartu	135		
Elva	32		
Palupera	91		
Puka	56		
Antsla	132		
Võru	227		
Petseri	59		
Irkoska	44		
Veriora	66		
Põlva	123		
Abja	65		
Loodi	52		
Viljandi	150		
Mustvee	33		
Võhma	121		
Rapla	30		
Esna	45		
Järva-Jaani	90		
Tamsalu	41		

Ülaloodud tähtsamad jaamad laadivad mune <sup>peale</sup>peamiselt suunaga Tallinn, kus suurem osa neist eksporditakse välisurgudele / 1935.a. 2859 tn./.

Kõrg-Eesti annab suurema osa meie munadetoodangust, seda näitab ka Kõrg-Eesti raudteejaamades munade pealelaadimise intensiivsus /Rakveres - 307 tn., Võrus - 225 tn. jne./.

### 20. Aia- ja juurvili.

Aia- ja juurvilja levimisele on loomuliku tõuke andnud maa-reformi teel uute talude tekkimine.

Aia- ja juurvilja osatähtsus on 0,1 % /2377 tn./ kogu raudtee vedudest. Nende veost annab ülevaatliku pildi järgnev tabel.

Tabel nr. 61.

Tähts. Pealelaadimisj.	Kogus tn.	Tähts. mahalaadimisj.	Kogus tn.
Mustvee	248	Tallinn	1694
Narva	52	Nõmme	46
Rakvere	83	Narva	83
Tapa	39	Rakvere	55
Lehtse	76	Tapa	37
Kiltsi	75	Valga	34
Rakke	40	Pärnu	47
Jõgeva	44		
Tartu	746		
Elva	39		
Petseri	61		
Irboska	287		
Orava	44		
Pärnu	256		
Tori	37		
Tallinn	95		

Eeltoodud pealelaadimisjaamad saadavad oma aia- ja juurvilja peamiselt Tallinna turule, kust osa mahalaaditud kaubast eksporditakse välismaale, peamiselt Soome (värskaid sibulaid 553 tn. ja sigureid 319 tn.). Suurimad aia- ja juurvilja lähetajad Tallinnas on Tartu ja Irboska jaamade lähispiirkonnad. Intensiivsem aia- ja juurvilja vedu toimub piki Tallinna-Tapa-Tartu-Petseri-Irboska raudteeliini.

### 21. Toored nahad.

Toornahkade töötlemise alal tegutses 1935.a. kümme suurtööstusse kuuluvat ettevõtet (ca.370 töölisega) 89-st Eestis olevast nahatööstusest. Toornahad eeltoodud tööstuste tarbeks saadakse kodumaalt, ainult raskemaid ja paksemaid nahku talla- ja masinarihmade jaoks tuleb importida. Toornahkade peale-mahalaadimisest annab ülevaate eesolev tabel nr.62.

Tabel nr.62

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus (tn.)	Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Tallinn	796	Tallinn	244
Narva	31	Narva	21
Rakvere	56	Rakvere	153
Tapa	37	Jõgeva	26
Tartu	29	Tartu	662
Valga	66	Võru	27
Võru	43	Petseri	67
Viljandi	18	Kilingi-Nõmme	21
Võhma	40	Viljandi	30
Türi	16	Pärnu	84
Pärnu	20	Paide	25

Toornaha pealelaadimiskeskus on Tallinn, saates vähemates linnades asuvatele nahatööstusile osa imporditud toornahka ümbertöötlemiseks, kuna teise osa töötlevad ümber Tallinnas asuvad nahavabrikud (1935.a. imporditi toornahka 1946 tonni)<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Väliskaubandus 1935. op.cit., lk.45.

Siseturu toornahkade raudteel vaatlemisel võime näha, et Tallinn on peaeagu kogu Eesti toornahkade vastuvõtjaks - (mahalaadijaks jaamaks), Tallinna koondunud kogu Eesti teiste linlike keskuste tagamaalt tulevad toornahad. See on seletatav asjaoluga, et Tallinnas on Eesti suurimad nahavabrikud ja -tööstused ning et peamiselt Tallinna kaudu käib toornahkade eksport välismaale. Veise- ja vasi-kanahku eksporditi 1935.a. 429 tonni. - 780.676 krooni väärtuses). Suuremaiks Tallinna varustajaiks toornahkadega on: Rakvere, Narva, Tartu, Võru, Pärnu, Petseri, Valga, Haapsalu, järgnevad vähemal määral Tapa, Paide, Jõgeva, Taevla, Viljandi.

Toornahkade 1935.a. osa Eesti raudteedel moodustas 0,1% kogu kaupade veost (s.o. 1419 tonni).

## 22. Heinad ja õled.

Heina ja õlgede osatähtsus raudteede vedudes on väga väike. 1935/36.a. kaupade veost moodustab heinte ja õlgede vedu 0,1% (1236 tn.). Alljärgnev tabel esitab ülevaatliku pildi heinte ja õlgede veost raudteedel.

Tabel nr. 63

Tähtsamaid peale- laadimisjaamu	Kogus tn.	Tähtsamaid maha- laadimisjaamu	Kogus tn.
Tallinn	47	Tallinn	723
Haapsalu	13	Nõmme	43
Taevla	11	Pääsküla	47
Palivere	47	Järve (Sõjav.õppeas.)	18
Risti	141	Mõisaküla	94
Riisipere	17	Abja	67
Keila	49	Kohila	15
Rumba	36	Narva	45
Paeküla	32	Jõhvi	10
Võhma	53	Rakvere	19
Keava	36	Tapa	13
Rapla	11	Jäneda	7
Saku	14	Aegviidu	7
Rootsi	11	Raasiku	7
Vigala	104	Tartu	28
Märjamaa	26	Valga	14
Pärnu	93		
Kõnnu	37		
Järva-Jaani	13		
Avinurme	12		

---

Tähtsamaid pealelaadimisjaamu      Kogus (tn.)

---

Narva	13
Jõhvi	17
Kohtla	25
Püssi	62
Kehra	42
Raasiku	45
Kiltsi	13
Palupera	11
Antsla	12

Suurim heinte ja õlgede mahalaadimisjaam on Tallinn, järgnevad suures kauguses väiksemad linnad (Mõisaküla, Nõmme jne.), kus koduloomade tarbeks vajalikud heinad ja õled tulevad lähemast ümbruskonnast. Heinad ja õled, mis suunduvad Tallinna, tulevad peamiselt Haapsalu-Tallinna ja Virtsu-Rapla-Tallinna raudteeliinilt.

V. Linlikest keskusist raudteel saadetavate kaupade minemipiirkondi.

1. Linlikest keskusist saadetavate kaupade järjestamine koguse järgi.

Linlikest keskusist saadetavate kaupade vaatlämisel näeme, et iseloomustavaks nähteks on väikese kogusega, kuid suurema väärtusega kaupade ülekaal. 1935/36.a. kaupade veost raudteedel moodustavad mainitud kaubad 25,1%. Ülevaatliku pildi esitab allpooltoodud tabel nr. 64, mainitud kaupade koguse ja protsentuaalse suhte kohta, aluseks võttes 1935/36.aasta jooksul raudteel veetud kaupade koguse (tn.).

Tabel nr. 64 Kaubavedu koguse järgi 1935/36.a. (linlikest keskusist saadetavad kaubad).

Jrk. nr.	Gr. nr.	Kauba nimetus	Veetud kogus aastas		Kaardi nr.
			tonnides	%	
1	34	Puitmass, kuiv, märg, tselluloos	88.378	4,5	17
2	55	Väetisained	41.153	2,1	18
3	42	Telliskivi	33.799	1,7	
4	44	Tsement	33.445	1,6	19
5	48	Kivisüsi ja koks	25.457	1,3	20
6	51	Naftasaadused	20.136	1,0	22
7	54	Sool igasugune	19.947	1,0	22
8	33	Vineer ja vineerikaup	19.801	1,0	
9	39	Metallid <del>lati</del> ja kangis, vanarada	17.656	0,9	
10	22	Jõutoit	18.257	0,9	23
11	45	Lubi	17.311	0,9	
12	35	Faber ja papp	14.481	0,7	
13	10	Suhkur	14.000	0,7	24
14	18	Piiritus ja napsid	12.157	0,6	
15	38	Metallkaup ja tööriistad	11.303	0,6	
16	56	Muud poolnimetatud kaupad	11.193	0,6	
17	37a	Koetisained ja riidekaup	10.191	0,5	
18	46	Kips	8.734	0,4	
19	13	Kalad	5.517	0,3	25
20	41	Mitmes.masinad ja tarbed, autod, mootorrattad	5.588	0,3	26
21	19	Õlu	5.517	0,3	
22	20	Muud toit- ja maitseained	5.385	0,3	
23	6	Jahvatatud vili	5.333	0,3	
24	7	Püülijahu	3.846	0,2	
25	27	Linaseemned	2.977	0,2	

Jrk nr.	Gr. nr.	Kauba nimetus	Veetud kogus tonnides	aastas %	Kaardi nr.
26	9	Kartulijahu ja tärklis	2.672	0,1	
27	40	Põllutööriistad, masinad, traktorid	2.584	0,1	27
28	26	Parknahad ja nahakaubad	1.232	0,1	
29	28	Muud seemned ja taimed, humalad	645		

1. Puitmass, kuiv, märg, tselluloos.

Puitmassi ja tselluloosi alal töötavad 5 paberivabrikut ja samapalju puumassivabrikuid. Põhja Paberi ja Puupapivabrikute a/ü Tallinnas valmistab paberit ja tselluloosi, paberivabrik "E.J. Johanson" (nüüd ETK omandus), milline ostatud tselluloosi ja puumassi ümber töötab paberiks; a/s "Koil" - Kohilas - paberi- ja puumassivabrik, a/s "Türi" paberi- ja puupapivabrik, milline valmistab paberit, tselluloosi ja puumassi, ja Röpina paberivabrik. Puumassi vabrikutest on tähtsamad: Jägala puumassivabrik (kuulub Põhja Paberi ja Puupapivabrikute a/ü-le), O. Taube pärijate puumasstehas (Särevere vallas, Järvamaal) ja A. Räesk puumassi vabrik (Suurejõe, Pärnumaal).

Puitmassi ja tselluloosi osatähtsus raudteede kaupade veos 1935/36.a. oli 4,5% (88.378 tn.). Tähtsamaid mahalaadimisjaamu näeme alljärgnevas tabelis nr. 65, ja pealelaadimisjaamu tab. nr. 66

Tabel nr. 65.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)	Peamised pealelaadimist	Vähemal määral testavad jaamad
Tallinn l/r	19.378	Raasiku	Ülemiste
Tallinn-Sadam	60.601	Ossepost <sup>1)</sup>	Türi
Tallinn-Väike	1.003	Tallinn-Sadam	
Ülemiste	1.001	Raasiku	Püssi
Kohila	5.025	Tallinn-Väike	Türi, Tallinn-
Türi	358	Raasiku	/Sadam

<sup>1)</sup> Ossepost - Põhja Paberi ja Puupapi Vabrikute a/ü toodete ja toormaterjalide peale- ja mahalaadimisraudteeharu Tallinn-Väike ja Lasna jaamade vahel.

Tabelist näeme, et suurim puitmassi ja tselluloosi mahalaadimisjaam on Tallinn (Tallinn-Sadam - 60.601 tn.). Suurem osa mainitud puitmassist ja tselluloosist eksporditi välismaale. 1935.a. eksporditi üldse paberitooraineid 88.952 tonni - 8.453.219 krooni väärtuses, sellest tselluloosi 70.174 tonni - 7.924.663 krooni väärtuses<sup>1</sup>).

Pealelaadimisjaamadena esinevad:

Tabel nr. 66.

Pealelaadimisjaamad	Kogus
Tallinn	70.265 (suunaga sadamasse, eksportimiseks välismaale).
Raasiku	17.123 (Jägala puumassivabrikust).
Türi	672 (Türi paberi- ja Puupapivabrikust).
Püssi	50

b. Paber ja papp.

1935.a. töötas paberivabrikuid 5: Põhja Paberi ja Puupapivabrikute a/ü Tallinnas, milline valmistab paberit ja tselluloosi, paberivabrik "E.J.Johanson" (nüüd ETK omandus), Tallinnas, milline ostetud tselluloosi ja puumassi töötab ümber paberiks, a/s "Koil" - Kohilas - paberi- ja puumassivabrik, a/s "Türi paberi- ja puupapivabrik", milline vabrik valmistab paberit, tselluloosi ja puumassi, ning Räpina paberivabrik (seisis mõned aastad). Samal aastal trüki- ja pakkimispaberit eksporditi 9321 tn. - 1849.707 kr. eest, suures enamikus Tallinna sadama kaudu. Paberitööstussaadusi imporditi mainitud aastal 1746 tonni - 1291.465 kr. väärtuses<sup>2</sup>), (mitmesugust pappi, pergamenti, paberõssipaberit, tapeete jne.).

1) Väliskaubandus 1935. op.cit., lk.50.

2) Väliskaubandus 1935. op.cit., lk.64.

Raudteede vedudest moodustas paberi- ja papivedu 1935/36.a. 0,7% (14.481 tonni), mis jaotus tähtsamate jaamade vahel järgmiselt: (vt. tabel nr. 67. )

Tabel nr. 67

Tähtsamada pealelaadimis- jaamad	Kogus (tn.)	Tähtsamad maha- laadimisjaamad	Kogus (tn.)
Tallinn	4293	Tallinn	9665
Tartu	1268	Tartu	1745
Türi	1583	Valga	135
Kohila	7282	Võru	134
Pärnu		Petseri	138
Veriora	57	Narva	315
		Rakvere	395
		Viljandi	320
		Pärnu	229

Kohilas ja Türis asuvad paberi ja puupapivabrikud saadavad oma paberi- ja papi peamiselt Tallinna. Tallinn omakorda on suurim väiksemate linlike keskuste varustaja paberi ja papiga.

c. Vineer ja vineerikaup.

Puutööstuse üks tähtsamaid haruõid on vineeri ja vineerkaupade tööstus. Vineeri- ja vineerkaupade tööstusi, mööbli- ja puutööstusi ning niidipoolivabrikuid (suurtööstusi) oli 1935.a. 7 ca. 1000 töölisega. Suurim selle tööstusharu esindaja on a/s "A.M. Luther" vineeri- ja mööblivabrik. 1934.a. rahvaleenduse andmete põhjal valmistati vabrikus 1933.a. 6500 m<sup>3</sup> vineerplaate, 4300 m<sup>3</sup> toolipõhju, 4300 m<sup>3</sup> vineerkastilaudu, 19800 tk. vineerkartongē, 28000 tk. mööblit, 18400 grossi niidipoole. Vineertoodetest üle 90% läheb välismaale, pea kõikidesse maailma riikidesse. 1935.a. eksportiti vineeri ja vineertoolipõhju 17.414k tk. 3.876.464 kr. väärtuses.

Raudteedel veetud vineer- ja vineerkaup 1935/36.a. moodustasid 1,0% (19.801 tonni) kogu kaupade veost.

Tähtsamad vineeri- ja vineerikaupade mahalaadimisjaamad võtame vaatluse alla alljärgnevas tabelis.

Tabel nr. 68

Tähtsamad mahalaadimis- jaamad	Kogus (tn.)	Peamised mahalaadimist teostavad	Vähemal määral jaamad
Tallinn l/r	9980	Tallinn harutee	Tartu (2 tn), Haap- salu (6 tn.).
Tallinn-Sadam	19.505	9584	Tallinn-Väike Pärnu (1 tn), Kohi- la (1 tn.).
Ülemiste	41		
Rakvere	17	Jõhvi	
Narva	15	Tallinn	
Tartu	48	Tallinn	
Võru	5	Tallinn	
Petseri	7	Tallinn	
Viljandi	10	Tallinn-Väike	Tallinn-Sadam
Pärnu	18	- "-	- "-

Tabelist selgub, et vineeri- ja vineerkaupade veo osatähtsus on veelgi väiksem kui eraldame vineeri- ja vineerkaupade liikluse Tallinna linna piirides (Tallinn-Väike - Tallinn-Sadam ja Tallinn l/r - Tallinn harutee), mis moodustab valdavama osa vineeri- ja vineerkaupade veost raudteedel (19.505 tonni - 19.801 tonnist). Teiste jaamade vineeri- ja vineerkaupade mahalaadimine on ainult 296 tonni.

## 2. Väetisained.

Raudteedel veetavate väetisainete nimistusse kuuluvad superfosfaat, tšiiilisalpeeter, lubisalpeeter, kaalisoolad, lubiammoon-salpeeter, väävelhapu ammonium (puhastamata) ja nitrofoska. Väetisaineid imporditi Bestisse 1935.a. 37.921 tonni - 1963 krooni väärtuses. 1935/36.a. moodustas väetisainete vedu raudteedel 2,1% (41.153 tn.) kogu kaupade veost. Peamiste väetisainete pealelaadimisjaamadena esinevad kaks tähtsamat sadamalinna: Tallinn (22.954 tn.) ja ~~XXXXXX~~ Pärnu (3769 tn.) ja kaks piiritollipunkti: Narva (749 tn.) ja Irboska (4980 tn). Viimase kahe keskuse kaudu tuleb peamiselt Nõukogude-Vene superfosfaat (1935.a. imporditi üldse 29.823 tn. superfosfaati 1146.343 krooni väärtuses ja kaalisoola 4881 tn. - 388.388 krooni väärtuses).

Ülevaatliku pildi väetisainete mahalaadimisest esitab kaart 17.

Sealt võime näha, et väetisainete suurim mahalaadimine toimub Tartu ribapõldude ja niitude (Streifenfelder und Streifenwiesen), Viljandi põldude ja ribaniitude ning Põltsamaa-Võhma puisniitude ja põldude regioonides asuvates jaamades. Tähtsamate jaamade mahalaadimisest koguse järgi annab pildi alljärgnev tabel.

Tabel nr. 69.

Tähtsamad mahalaadimis- jaamad	Kogus	Peamised Vähemal määral	
		pealelaadimist	teostavad jaamad
Tallinn	6.777	Tallinn harutee	Rakvere
Riisipere	356	Tallinn	
Jõgeva	2380	Tallinn	Jäneda, Narva, Rakvere
Kaarepere	598	"	Irboska, Narva
Tabivere	735	Tallinn, Tartu	Irboska, Jõgeva
Tartu	4468	Tallinn, Irboska	Tamsalu, Narva
Elva	594	Tallinn	Tartu, Irboska
Palupera	337	"	Irboska, Puka
Puka	496	Tallinn, Irboska	Valga
Valga	673	Irboska	Tallinn, Tall. harutee
Antsla	466	Tallinn	Valga, Võru, Pärnu
Võru	978	Tallinn, Irboska	Pärnu, Valga, Tartu
Petseri	920	Irboska	Tallinn, Pärnu
Irboska	375	Aruküla, Tallinn	Petseri
Veriora	356	Tallinn	Irboska, Põlva
Põlva	432	Tallinn, Irboska	Tamsalu, Tartu, Veriora
Kilingi-Nõmme	317	Pärnu	Tallinn-Sadam, Tallinn
Abja	1063	Pärnu	Tallinn-Sadam
Viljandi	1688	Tallinn-Sadam, Pärnu	Tamsalu
Olustvere	364	Tallinn-Sadam	Pärnu, Võhma, Viljandi
Võhma	1313	"	Tallinn 1/r
Türi	770	"	Pärnu
Keava	364	"	
Rapla	533	"	Tallinn 1/r
Kohila	396	"	Rakvere
Karuse	362	"	
Märjamaa	614	"	Tallinn 1/r
Pärnu	325	"	Abja, Tallinn 1/r
Tori	365	Pärnu	Tallinn-Sadam
Vana-Vändra	537	Tallinn-Sadam	
Paide	623	"	Pärnu
<del>Räike</del> Järva-Jaani	416	"	Narva, Tallinn 1/r.

Tabelist näeme, et põllumajanduslikult kõrge kultuuriga Kõrg-Eesti ületab väetisainete mahalaadimisega mitmekordselt põllumajanduslikult vähearenenuma Madal-Eesti.

### 3. Telliskivid.

Eestis leidub väga mitmekesiseid saviliike, millest valmistatakse telliskive, katusekive, põllutorusid jne. Suur enamik savist tarvitatakse telliskivitööstustele vajaliku toorainena. Enne maailmasõda oli Eestis 150 telliskivivabrikut, valmistades aastas umbes 30.000.000 telliskivi. 1935.a. telliskivitööstuste produktsioon hakkas tõusma samale tasemele. Samal aastal töötas ca.100 suur-, kesk- ja väiketööstust, levikuga üle kogu riigi, paiknenud enamvähem raudteede lähedale.

Telliskivi ja savitööstusist kuulub 10 suurtööstuste hulka. Pääle savitelliskivide valmistatakse ka lubja- (silikaat-) telliskive ja põlvevkituhakivisid.

Telliskivide vedu raudteedel 1935.a. moodustas 1,7% kogu kaupade veost (33.799 tn.). Suuremad telliskive mahalaadivad jaamad olid mainitud aastal Tallinn, Kiviõli (õlitööstuse laiendamise ja töölise elamute ehitamine) ja Tartu. Lähema ülevaate annab kaart nr.18 ja järgnev tabel.

Tabel nr.70.

Tähtsamad mahalaadimis- jaamad	Kogus (tn.)	Peamised pealelaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad.
Nõmme	374	Sangaste	Tallinn, Haapsalu
Tallinn	7660	Sangaste, Piusa, Papiniidu	Rapla, Türi, Rakvere, Klooga,
Rakvere	794	Sangaste	Kohtla, Järve, Tallinn, Sonda
Kiviõli	7270	Tallinn	Rapla, Sangaste, Sonda, Tartu
Kohtla	838	Tallinn	Narva, Sangaste
Toila	1370	Sonda	Sangaste, Piusa
Vaivara	224	Tallinn	Kadrina, Narva
Jõgeva	201	Valga	Tallinn, Sangaste
Tartu	3632	Sangaste	Valga, Tallinn, Järve
Elva	299	Sangaste	Tartu
Võru	215	Valga, Lepassaare	Tallinn, Tartu
Petseri	1479	Valga, Sangaste	Tartu
Viljandi	625	Voltveti	Türi, Rapla, Võhna, Tallinn
Ollepa	756	Kolu	Türi
Türi	583	Kolu	Tallinn-Sadam, Viljandi, Liiva
Paide	344	Türi	Kolu
Vodja	343	Türi	Liiva

Tähtsamad maha- laadimisjaamad	Kogus (tn.)	Peamised	Vähemal määral
		pealelaadimist	teostavad jaamad
Järva-Jaani	191	Järve, Türi	Kolu, Piusa
Pärnu	245	Papiniidu	Tallinn-Sadam, Voltveti
Sindi	764	Tallinn	Voltveti, Järve, Piusa
Männiku	890	Rapla	

Suurematest pealelaadimisjaamadest torkab silma Sangaste, Tallinn, Rapla, Sonda, Valga, mis peale oma lähis-ümbruskonna varustavad ka kaugemaid keskusi (nt. Sangaste on peamiseks pealelaadimisjaamaks Tallinna saadetavatele telliskividele). Tabeli nr. 71 vaatame lähemalt tähtsamaid pealelaadimisjaamu.

Tabel nr. 71.

Tähtsamad peale- laadimisjaamad	Kogus (tn.)
Sangaste	9280
Tallinn	7439
Rapla	3693
Sonda	2075
Türi	1817
Papiniidu	1911
Valga	2101
Kolu	842
Voltveti	783
Järve	519
Piusa	416

Eelnevate tabelite põhjal võime öelda, et suurimad telliskivi minemisrajoonid on 1) meie jõudsasti arenev põlevkivitööstusrajoon ning suuremad linlikud keskused Tallinn ja Tartu.

#### 4. Tsement.

Mineraalide töötlemisharuna esineb ka tsementi<sup>di</sup>tööstus. Tsemenditööstus on Eestis üks vanemaid tööstusharusid. Toor~~est~~tsemendi valmistamise alal töötasid juba enne Eesti iseseisvust Port-Kunda ja Aseri tsemendivabrikud. Eesti iseseisvusaegse turu kokkutõmbumise tagajärjel koondus kogu tegevus Port-Kunda vabriku kätte, kuna Aseri vabrik seisab. Tsemendipõletamine on viidud üle põlevkivikuttele, milleks vabriku poolt on osutatud kaevandus vabriku lähedusse. Põlevkivituhk oma omaduste tõttu leiab täielikku ärakasuta-

mist tsemendi toorainena. Tsemendi eksporditi varematal aastatel suurel hulgal, kuid viimastel aastatel on eksport olnud väike. 1935.a. veeti tsemendi ainult Lätti 558 tonni - 24.738 krooni väärtuses.

Tsemendi osatähtsus raudteede kaupade veos oli 1935/36.a. ~~33~~ 33445 tn. (vastavalt 1,6%), millest peamise osa peale laadib Rakvere (32.215 tn). Vaadelnud kaarti nr.19 võime näha, et ka suuremad linlikud keskused laadivad tsemendi, peale, <sup>peamiselt</sup> Rakvere (Port-Kunda vabriku tsemendi pealelaadimisjaam). See on seletatav sellega, et tähtsamatesse jaamadesse tuuakse Rakverest tsemendi suuremal arvul, kust siis väiksemad jaamad saavad osta tsemendi jaemüügil ja kus tsement uuesti pealelaaditakse sihtkohta viimiseks. Vähemal määral veetakse tsemendi kohale laevaga (nt.Tallinn - 256 tn.,Pärnu - 180 tn.,Virtsu 33 tn.).

Mahalaadimisjaamadest tuleb mainida järgmisi (vt. tabel nr.7<sup>1</sup>):

Tabel nr.7<sup>1</sup>.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Tallinn	10963
Tartu	4426
Kiviõli	1948
Viljandi	1193
Narva	821
Jõgeva	771
Võru	729
Petseri	710
Toila	682
Nõmme	642
Kohtla	642
Tapa	562
Järve	479
Puka	435
Valga	353
Türi	287
Sindi	286
Võhma	286
Põlva	282
Haapsalu	295
Keila	273
Antsla	275
Elva	241
Jõhvi	258
Raasiku	231
Avinurme	219

Nagu eelolevast tabelist näeme, on tsemendi järgi tarvidus suur jõudsasti arenevates linlikes keskuses ja tööstuspiirkonnas (põlevkivitööstusrajoon, nt. Kiviõli). Kaugel teistest ees on tsemendi mahalaadimise poolest Tallinn ja Tartu. Seda tuleb osalt seletada seega, et mõlemis linnas kokku kümnekond tööstust töötlevad toortsemendist mitmesuguseid artikleid, mis on leidnud laialdase tarbijaskonna.

#### 5. Kivisüsi ja koks.

Koguse poolest suurimateks importkaupadeks on kivisüsi ja koks. 1935.a. imporditi kivisütt 53.917 tonni - 849.368 kr. väärtuses ja koksi 2980 tonni - 73.514 kr. väärtuses. Kivisüsi ja koks saabus Eestisse valdavamas osas Tallinna sadama- ja vähesel määral Pärnu sadama kaudu. Kivisüsi ja koksi vedu 1935/36.a. moodustas 1,3% (25.457 tn.) kogu kaupade veost raudteedel. Suuremal määral laadis peale kivisütt ja koksi Tallinn (25.006 tonni), vähesel määral ka Pärnu (189 tn.). (Tallinn harutee laadis peale 5230 tn., ning laadis maha Tallinn l/r. jaamas).

Tallinnas pealelaaditud kivisüsi ja koks siirdus sisemaa tähtsamatesse tööstustesse: Türi Paberi ja Puupapi vabrikute a/s-le, Kohila paberivabrikute a/s "Koil", Narva Kreenholmi- ja Kalevi vabrikutele, Tartu tööstustele, (nt. õllevabrikutele) ja teistele tööstustele üle kogu riigi.

Pärnus pealelaaditud kivisüsi ja koks siirdus peamiselt Sindi kalevi ja Abja linavabrikule.

Tähtsamad kivisütt ja koksi mahalaadimisjaamad olid 1935/36.a. järgmised (vt. tabel nr. 73 ):

Tabel nr. 73.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Türi	7383
Kohila	3890
Tartu	1667
Narva	1119
Rake (lubjatehas)	378
Tamsalu (lubjavabrik)	347
Viljandi (linavabrik)	335
Saku (õllevabrik)	358
Hakvere	317
Jõgeva	165
Kaarepere	166
Võru	211
Rapla	139
Petseri	120

Varematel aastatel oli kivisöe ja koksi tarvidus mitu korda suurem, käesoleval ajal astub põlevkivi ikka enam ja enam kivisöe ja koksi asemel, millega on seletatav kivisöe ja koksi impordi aasta-aastalt vähenemine.

#### 6. Nafta saadused.

Raudteedel saadetavate nafta saaduste all mõistetakse kõiki naftast saadavaid aineid peale petrooleumi ja bensiini. Siia kuuluvad masuut, Nafta eeter, Gasoliin, määrdeõlid, nafta destilleerimise vedelad saadused, gaasiõli, puhastamata naftaliin jne. Eeltoodud ained rõhuvas enamuses imporditakse välismaalt (Nõukogude-Venest, Saksa j.t. maadest). 1935.a. imporditi masuuti (peamiselt N.-Venest) 867 tonni - 71.190 kr. väärtuses), määrdeõlilisid 2307 tonni - 466640 kr. väärtuses ja gaasiõli 1979 tonni - 112.919 kr. väärtuses. Nafta saaduses saabusid Eestisse peamiselt Tallinna- vähemal määral Pärnu sadama ja Irboska piiripunkti kaudu (vt. kaart nr.21).

1935/36.a. veeti naftasaadusi raudteedel 20.136 tonni (1,0% kogu kaupade veost). Alljärgnevalt vaatleme tähtsamaid mahalaadimisjaamu.

Tabel nr. 74.

Tähtsamad maha- laadimisjaamad	Kogus (tn.)	Peamised pealelaadimist teostavad	Vähemal määral jaamad
Tallinn	5699	Tallinn harutee	
Haapsalu	225	Tallinn	Narva, Irboska
Tapa	261	"	" "
Rakvere	v 981	"	Narva, Tartu
Jõhvi	216	"	Narva, Rakvere
Narva	471	"	
Kiltsi	125	"	
Rahe	179	"	
Jõgeva	329	"	Tartu, Kiviõli
Tartu	3251	"	Tallinn harutee, Irboska, Val-
Puka	278	"	Tartu /ga
Valga	288	"	Kiviõli, Irboska, Võru
Antsla	268	"	Irboska, Valga, Võru
Võru	711	"	Valga, Irboska, Tartu
Petseri	664	"	Irboska, Võru, Tartu
Abja	402	Tallinn-Sadam, Pärnu	Tallinn l/r
Viljandi	597	"	Tallinn l/r, Lasna, Pärnu
Võhma	482	"	Tallinn l/r
Türi	159	"	"
Rapla	151	"	"
Pärnu	1269	"	" , Lasna
Paide	306	Tall.-Sadam, Tallinn l/r.	

Eelolevast tabelist näeme, et naftasaaduste pealelaadimisjaamana domineerib Tallinn, vähemal määral pealelaadimisjaamana esinevad ka Narva (Haapsalu-Narva liinil), Irboska (Jõgeva-Valga-Petseri liinil), Valga, Pärnu (Viljandi-Pärnu liinil) ja Kiviõli (laadib peale naftasaadusi meie põlevkivist). Suuremate pealelaadimisjaamade koguse suurust näitab järgnev tabel.

Tabel nr. 75.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus (tn.)
Tallinn	12220
Irboska (N.Vene naftasaadused)	556
Narva	318
Petseri	131
Tartu	188
Rakvere	166
Pärnu	212
Türi	159
Kiviõli	59

7. Sool, igasugune.

Mõiste "sool, igasugune" alla kuuluvad jahvatamata ja jahvatatud sool ning lauasoos väikesis pakendeis, mis imporditakse Britist. Soola imporditakse meile peamiselt N.-Venest ja Saksast. 1935.a. imporditi kõiki soolasid kokku 25.678 tn. - 482.201 kr. eest, sellest moodustas jahvatatud sool 25.225 tn. - 472.389 kr. väärtuses.

Soolavedu raudteedel oli 1935/36.a. 19947 tonni (1,0% kogu kaupade veost). Saksamaalt saabus sool Eestisse peamiselt Tallinna, vähemal määral <sup>Pärnu sadama</sup> ~~Narva sadama~~ kaudu, N.-Vene sool tuli peamiselt Irboska, vähemal määral Narva tollipunkti kaudu. Soola veost raudteedel annab selge ja ülevaatliku pildi kaart nr.22. Soola pealelaadimisjaamad kujutavad nelinurga tippe, millede kaudu sool suundub nelinurga keskossa. Tähtsamatest mahalaadimiskeskustest koostame ülevaatliku tabeli.

Tabel nr. 76.

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)	Peamised	
		pealelaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Tallinn	5095	Tallinn harutee	
Lehtse	125	Tallinn	Jäneda, Tapa
Tapa	180	"	Narva
Rakvere	1084	Tallinn, Narva	
Püssi	139	Narva	Rakvere
Jõhvi	170	"	Tallinn, Tartu
Kiltsi	127	Tallinn	Narva
Rake	205	"	"
Jõgeva	476	"	
Tartu	2190	Irboska	Tallinn, Tallinn harutee
Elva	175	"	"
Puka	281	Tallinn, Irboska	
Valga	459	Irboska	Tallinn, T.-Sadam, Tartu
Antsla	390	"	Tallinn
Petseri	627	"	Tallinn
Võru	1005	"	
Veriora	447	"	Antsla
Põlva	259	"	Tallinn
Mustvee	204	Tallinn	Narva
Kilingi-Nõmme	114	Pärnu	Abja
Abja	337	"	Tallinn-Sadam, Tallinn l/r
Viljandi	882	Pärnu, Tallinn-Sadam	
Võhma	665	Tallinn-Sadam	Tallinn l/r
Türi	181	"	"

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.	Peamised pealelaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Rapla	263	Tallinn-Sadam	Tallinn l/r, Tallinn-Väike
Märjamaa	177	-"-	Tallinn l/r
Lihula	181	-"-	-"-
Karuse	180	-"-	
Paide	309	-"-	Pärnu
Järva-Jaani	169	-"-	Tallinn l/r
Ülemiste	221	Tallinn	Tallinn-Sadam

Eelpooltoodud tabelist nägime mahalaadimispiirkondade jaotamist nelja pealelaadimisjaama: Tallinn, Narva, Irboska ja Pärnu minemipiirkondades. Tallinna soola minemipiirkonnaks on raudteerajoonid Haapsalu-Rakvere, Tapa-Jõgeva ja kitsarööpmelised teed, väljaarvatud Viljandi-Pärnu-Vana-Vändra, mis kuulub Pärnu minemipiirkonda. Irboskast tuleva soola minemipiirkond on kolmnurk Tartu-Valga-Petseri-Tartu, Narva soola minemipiirkond on Rakvere-Narva raudteenjaamade piirkond. Kuna minemipiirkondadele avaldas mõju soola pealelaadimiskogus, siis toome võrdlevaid andmeid pealelaaditud koguse kohta vastavates jaamades.

Tabel nr. 77

Pealelaadimisjaam	Kogus (tn.)
Tallinn	6938
Irboska	5524
Pärnu	1230
Narva	949

Soola mahalaadimise kogus on tihedas seoses vastava keskuse rahvaarvu ja nende elukutselise tegevuse (nt. kalandusega tegelevad) iseloomuga.

#### 8. Metalltööstustarbeid ja tooteid.

Metalltööstuse suuremateks käitisteks on Riigi raudteetehased, a/s Franz Krull, a/s "Ilmarine", Tartu telefonivabrik. Enamik suurematest metallitehastest on koondunud Tallinna, Tartu ja Pärnu, millel vastavalt toimub ka metallkaupade vedu raudteedel. Eesti metallitööstused valmistavad väga mitmesuguseid kaupu. Suurem osa

neid kaupu leiab tarvitamist siseturul, kuid osa müüakse ka välismaile (1935.a. eksporditi metallkaupu 251 tn.). Tähtsamad neist on külmutusmasinad ja tapamajade sisseseaded, neid on tellitud Eesti lõunapoolsete naaberriikide poolt, samuti ka telefoniaparaadid, mis on leidnud turu isegi <sup>väga</sup> kaugeis riiges.

a. Metallid latis ja kangis, vanaraud.

Kuna enamik suurematest metallitehastest on koondunud Tallinna, Tartu ja Pärnu, siis võib eeldada nendes jaamades suuremat metalllattide ja kangide ning vanaraua läbikäiku. Siia kaasub veel metallide eksport-import, peamiselt Tallinna, vähemal määral Pärnu sadamate kaudu. 1935.a. imporditi metalle üldse 33.585 tonni-5.762.052 krooni väärtuses. Raudteede kaupade veost 1935/36.a. moodustas metallide vedu 17.656 tonni (0,9%). Suurimad lattides ja kangides esineva metallide mahalaadimisjaamad olid järgmised:

Tabel nr. 78

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus (tn.)	Peamised pealelaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Tallinn	8236	Tallinna harutee	Sonda, Tartu, Rakvere, Valga
Rakvere	568	Tallinn	Sonda
Kiviõli	820	- "	Rakvere
Kohtla	452	- "	Ülemiste
Toila	146	- "	
Vaivara	367	- "	
Narva	287	- "	Järve, Jõhvi
Kiltsi	116	- "	
Jõgeva	177	- "	
Tartu	2596	- "	Tall.harutee, Järve, Valga
Valga	200	- "	Tartu, Sangaste
Võru	232	- "	
Petseri	375	- "	Ülemiste
Abja	254	Tallinn-Sadam	Tallinn l/r
Viljandi	258	- "	Tallinn-Väike
Võhma	154	- "	Tallinn l/r
Türi	135	- "	- "
Pärnu	221	- "	- " , Abja
Sindi	115	- "	- "

Eelolevast järgneb, et Tallinn (18459 tn.) on suurim pealelaadimisjaam, varustab kogu riigi vähemaid linlikke keskusi metalllattide ja kangidega. Siiski väikesel määral laadivad peale ka Tartu(699 tn.), Rakvere (311 tn.), Valga(118 tn.), Järve (90 tn.).

b. Metallkaup ja tööriistad.

Metallkaupade ja tööriistadena v eetakse raudteel pliidi-raudu, ahjuuksi, siibreid, igasuguseid terasest, malmist, ja rauast-käsitööriistu, padasid, katlaid (ka tööstuste), vaate jne. Nende vedu raudteedel 1935/36.a. moodustas 0,6% kogu kaupade veost (s.o.ll.303 tonni). Peamised metallkaupade ja tööriistade peale- ja mahalaadimisjaamad esinevad järgnevas tabelis:

Tabel nr. 79.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus tn.	Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.
Tallinn	2712	Tallinn	2006
Tapa	480	Keila	101
Rakvere	311	Aruküla	142
Narva	431	Raasiku	165
Tartu	699	Kehra	121
Pärnu	301	Lehtse	481
		Tapa	169
		Rakvere	162
		Kiviõli	392
		Kohtla	392
		Hõhvi	162
		Toila	102
		Vaivara	233
		Narva	225
		Kiltsi	127
		Rake	177
		Jõgeva	174
		Tartu	1213
		Valga	230
		Võru	295
		Petseri	256
		Abja	151
		Viljandi	279
		Võhma	172
		Türi	172
		Pärnu	309
		Eidapere	121

Metallkaupade ja tööriistade pealelaadimisjaamana domineerib Tallinn, millele järgnevad suures kauguses Tartu, Tapa(raudteete-

hased), Narva, Rakvere ja Pärnu. Viimati nimetatud jaamadest saadetavate kaupade peamine mahalaadimisjaam on Tallinn. Tallinnale teatud kauguses järgneb Tartu, põlevkivitööstus- (Kiviõli-Kohtla) ja piiritusvabrikute (Lehtse-Rakvere) piirkonnas asuvad jaamad.

c. Mitmesugused masinad, masinaosad, autod ja mootorrattad.

Eelnimetatud kaupade vedu jaagides (vaata kaart nr.26) näeme, Tallinn on ainukene jaam, kus mainitud kaupade pealelaaditud kogus ületab mahalaaditud koguse. See on sellega seletatav, et suurem osa mainitud kaupade grupist imporditakse välismaalt. 1935.a. imporditi nt. autosid, mootorrattaid, jalgrattaid ja nende osi 1244 tonni - 2862 kr., jõu- ja töömasinaid (lokomotive, aurumasinaid jne) 1273 tonni - 3125.992 kr. väärtuses peamiselt Tallinna sadama kaudu.

Vaatlusall olevate kaupade vedu raudteel oli 1935/36.a. 5.588 tonni. Nende kaupade mahalaadimine toimus peamiselt Tapa-Narva vahelises tööstuspiirkonnas (põlevkivi-piirituse-metsa jne. tööstused), Tartus ja Pärnus. Vähemal määral toimus mainitud kaupade mahalaadimine üle kogu maa. Tabelist nr. 90. leiame üksikute tähtsamate jaamade peale- ja mahalaadimise kohta andmed koguse järgi (tonnides).

Tabel nr. 90.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus tn.	Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.
Tallinn	3222	Tallinn	1005
Rakvere	188	Rakvere	224
Kohtla	68	Kiviõli	103
Narva	113	Kohtla (õlivabr. suurendam.)	767
Tartu	378	Vaivara	136
Pärnu	161	Narva	270
Viljandi	41	Tartu	791
		Valga	80
		Võru	79
		Petseri	94
		Viljandi	145
		Võhma	81
		Türi	54
		Paide	41
		Pärnu	291
		Sindi	100

Tallinn oli peamine masinate, nende tarvete, autode ja mootor-ratastega varustaja üle kogu riigi, kusjuures temale aitasid kaasa vähemal määral Tartu, Rakvere ja Pärnu. Samal ajal aga suurem osa kaupu mainitud kaupade grupist olid laaditud peale Tartu, Rakvere ja Pärnu metallitööstuste poolt Tallinna saatmiseks.

d. Põllutööriistad, masinad, traktorid.

Tootmisvahendite kivisöe, maftasaaduste, väetisainete, masinate ning metallide impordis kaalukama rühma moodustavad masinad (19 - 20% kogu impordist). Rahvaloenduse andmetel<sup>1</sup>) on kahe rahvaloenduse 11.a. ajavahemikul imporditud põllumajanduse masinaid ja riistu 16,7 milj. kr., jõu- ja töömasinaid aga 39,8 milj. kr. väärtuses. Suurema masinatööstuse puudumine (õieti selle arengu eelduste puudumine) on üks meie rahvamajanduse nõrgemaid kohti.

1925.a. imporditi põllumajandusmasinaid ja -riistu 1622 tonni 1.529.297 krooni väärtuses (peamiselt Rootsist), enamasti Tallinna sadama kaudu, õige vähesel määral ka Irboska ja Narva kaudu (N.-Vene masinad).

Raudteede kaupade veost 1935/36.a. moodustasid mainitud kaubad ainult 0,1% (2584 tn.) Suurimaks mainitud masinate pealelaadimisjaamaks oli Tallinn (1645 tn.), vähemal määral Tartu (221 tn.), Irboska (119 tn.), ja Narva (56 tn.) ja Rakvere (69 tn.). Põllutööriistade ja masinate ja traktorite mahalaadimine on toimunud enam-vähem ühtlaselt üle kogu maa. Esile tuleks tõsta rohkem vast Tartut ja Rakveret, kuid ka need jaamad etendavad teatud määral vahendaja osa Tallinna- ja oma lähistagamaa vahel. Tallinna kaudu saadetud masinad moodustavad peamise osa iga masinaid mahalaadiva jaama käibes. Tähtsamatest mahalaadimisjaamadest annab ülevaate alljärgnev:

Tabel nr. 8/.

Mahalaadimisjaam	Kogus tn.
Rakvere	126
Jõgeva	66
Tartu	377
Valga	52
Võru	92
Petseri	66
Paide	50
Türi	39
Võhma	66
Viljandi	124
Abja	38
Pärnu	110

Tabelist ja ka kaardist (nr.27) näeme, et kõik(excl.Pärnu)suuremad põllutööriistu-, masinaid ja traktoreid mahalaadivad keskused asuvad Kõrg-Eestis, nn. "Kõrg-Eesti kolmnurgas". Mainitud kolmnurgas on põllumajandus kõrgel järjel, mis on põllutööriistade,-masinate ja traktorite muendamise ja juurdesoetamise otsene tulemus<sup>1)</sup>

#### 9. Jõutoit.

Jõutoidu nimetuse all veavad raudteed loomasõötasid, väljaarvatud heinad ja õled. Siin on tegemist kaubaga, mida suurel arvul imporditakse välismaalt (1935.a. imporditi loomasõötasid 3015 tn - 323.949 kr. väärtuses<sup>2)</sup>). Tähtsamad välismaa loomasöödad on: sojaoad, nisukliid, õlikoogid, lubi (loomatoiduks) ja melass (suhkrupeedi jäänused), milliseid segatakse kodumaa (kaer, oder, rukis) söödaviljadega ja siis lähevad müügile jõutoiduna. Rukis loomasöödana (segatud teiste ainetega) moodustab aasta kohta keskmiselt 10% rukkisaagist.

Jõutoidu vedu Eesti raudteedel 1935/36.a. moodustas 0,9% (275 tonni) kogu kaupade veost. Suurimad jõutoidu pealelaadimisjaamad olid järgmised (vt. tabel nr. 12. ):

1) Eesti arvudes, Riigi Statistika Keskbüroo, Tallinn, 1934.  
lk.57

2) Väliskaubandus 1935., op.cit., lk.44.

Tabel nr. 82

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus tn.
Tallinn	8741
Rakvere	2250
Lelle	1081
Tartu	1089
Võhma	464
Papiniidu	547
Kohila	568
Pärnu	371
Narva	445
Abja	282
Viljandi	101

Tähtsamad jõutoitude mahalaadimisjaamad, kuhu eeltoodud tähtsamad pealelaadimisjaamad sädavak jõutoitu (vt. tabel nr. 83, ):

Tabel nr. 83

Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.	Vähemal määral	
		Peamised pealelaadimist teostavad jaamad	
Tallinn	3064	Tallinn harutee	
Rakvere	1270	Tallinn	Narva, Tartu
Narva	657	"	Rakvere
Jõhvi	208	Tallinn, Rakvere	Narva
Tapa	194	Tallinn	Rakvere
Lehtse	425	"	"
Jäneda	217	"	"
Kehra	223	"	"
Tamsalu	168	"	Rakvere, Tartu
Kiltsi	386	"	"
Rake	386	"	"
Jõgeva	753	"	"
Kaarepere	155	"	"
Tartu	654	"	"
<del>Karkk</del> Elva	182	"	Tartu
Keila	207	"	
Kohila	184	Tallinn-Sadam	Lelle
Hagudi	185	"	Lelle, Kohila
Rõpla	241	"	Kohila, Lelle
Türi	500	"	Lelle Viljandi
Võhma	779	"	Lelle, Viljandi
Viljandi	531	"	Võhma, Abja
Abja	156	"	Papiniidu, Viljandi
Järva-Jaani	247	"	Rakvere, Lelle
Pärnu	702	Papiniidu	Tallinn-Sadam
Tori	280	Pärnu, Papiniidu	" ,Lelle
Vändra	249	Lelle, Papiniidu	" "
Raiküla	153	Tallinn-Sadam, Lelle	Kohila
Märjamaa	189	"	Kohila, Lelle
Virtsu	109	"	Lelle
Paide	146	Lelle, Tallinn-Sadam	
Lelle	218	Tallinn-Sadam	Kohila

Eeltoodust näeme, et jõutõidu pealelaadimisjaamana domineerib Tallinn, järgnevad Rakvere, Lelle. Mõningad mahalaadimisjaamad esinevad Kõrg-Besti põhjapooleses, põllumajanduslikult kõrgel tasemel seisvas Viljandi-Võhma-Türi-Tamsalu-Jõgeva-Tartu kolmnurkse piirkonnas (vt. kaart nr.23).

#### 10.Lubi.

Lubjapõletamise ahjusid leidus enne iseseisvust üle terve maa paarisaja ümber. Ühenduses maareformiga ja transport- ning kaubandusolude arenguga on nüüd lubjapõletamine koondunud üksikute suuremate lubjavabrikute kätte. 1935.a. tegutses 6 lubjavabrikut, 3 suuremat ja üks väiksem neist Järvamaal Tamsalu ja Rake jaamade läheduses, kaks ülejäänut - Vasalemma ja Kloostri mõisa läheduses. Tooraineks kasutavad lubjatööstused lubjakivi, mis ehitusteks ei kõlba ja seepärast põletatakse lubjaks.

1935/36.a. veeti lupja raudteedel 17.311 tonni (0,9% kogu kaupade veost). Tähtsamad peale-mahalaadimisjaamad olid järgmised:

Tabel nr. 84.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad	Kogus tn.	Tähtsamad mahalaadimisjaamad	Kogus tn.
Tamsalu	9307	Tallinn	5747
Rake	6476	Nõmme	306
Vasalemma	170	Järve	1512
Tallinn	422	Narva	373
		Toila	270
		Rakvere	629
		Raasiku	157
		Jõgeva	441
		Kaarepere	221
		Tartu	2468
		Elva	218
		Puka	274
		Valga	236
		Veriora	236
		Põlva	222
		Abja	154
		Viljandi	570
		Pärnu	222
		Paide	157

Peamised kogu maad lubjaga varustavad jaamad on Tamsalu ja Rake, kuna Tallinn vahendajana vähemal määral saadab lupja oma

lähistagamaale, milles teda abistab Vasalemma ümbruskonnas asuvad lubjatööstused (Vasalemma ja Kloostri mõisa läheduses).

10. Suhkur.

Eesti toit- ja maitseainete tööstus suudab rahuldada siseturu tarviduse peaaegu kõikide tähtsamate kaupade suhtes, väljaarvatud suhkur. (Isegi Lätis ja Soomes on olemas suhkruvabrikud, esimene neist valmistab suhkrut enda kasvatatud naeristest, kuna Soome töötab ümber välismailt sisse toodud toorsuhkrut). Suhkrut imporditi 1935.a. 23330 tonni - 2.551239 krooni eest peamiselt Britist, Tallinna ja Pärnu sadamate kaudu, vähesel määral ka N.-Venest (Irboska ja Narva kaudu).

1935/36.a. raudteede kaupade veos oli suhkru osatähtsus 0,7% (14000 tn). Tähtsamad peale- ja mahalaadimisjaamad leiame alljärgnevais tabeleis.

Tabel nr. 85

Tähtsamad peale- laadimisjaamad	Kogus-tn.
Tallinn	11.672
Pärnu	1113
Valga	276
Irboska	154
Narva	138
Tartu	79

Tabel nr. 86

Tähtsamad maha- laadimisjaamad	Kogus tn.	Peamised pealelaadimist	Vähemal määral teostavad jaamad
Tallinn	4958	Tallinn harutee	
Tapa	258	Tallinn	Valga
Rakvere	1059	"	
Narva	190	"	
Jõgeva	386	"	Tartu
Jõhvi	110	Narva	Tallinn, Rakvere
Püssi	123	Tallinn	Rakvere
Tartu	2354	"	Irboska, Pärnu
Valga	529	"	" "
Võru	685	Pärnu, Tallinn	Valga, Irboska
Petseri	591	Tallinn	Irboska
Viljandi	505	Pärnu	Tallinn-Sadam
Võhma	172	Tallinn-Sadam	Tallinn 1/r

Eelolevast võime järeldada, et Tallinn on peamine suhkru saatejaam laiarööpmelisel raudteel, (ainult Võrusse saadab Pärnu suhkrut pisut rohkem kui Tallinn) ja kitsarööpmelisel kuni Viljandini ja Virtsuni. Viljandi-Mõisaküla-Papiniidu-Viluvvere piirkonda varustab peamiselt Pärnu.

11. Toit- ja maitseained (eelpool seni nimetatud).

Kõige enam arenenud übertöötavaks tööstuseks Eestis on toit- ja maitseainete tööstus. Sel alal töötab Eestis suur hulk piirituse- ja kartulitärklise vabrikuid, suured õlievabrikud, leivavabrikud, küpsiste-, kompveki ja šokolaaditööstused ning tubaka- ja paberõssivabrikud. Siia tuleb arvata ka meiereid, tapamajad, veskid ning kalasuitsetamise ja -konserveerimise tööstused.

a. Piiritus ja napsid.

Meie intensiivsemaid kartulikasvatusalasid on Põhja-Eestis. Ka suurem arv piiritustööstusi on koondunud Põhja-Eestisse, Viru-Järva ning Harju maakonda. Kõige tihedamalt asub neid nn. Kõrg-Eesti "kolmnurga" tipu - Pandivere kõrgustiku ümbruses. Piiritustööstused on koondunud peamiselt raudtee lähedusse, selleks et kergemalt ja odavamini toormaterjali kätte saada, kuna ju kartulite juures piiritustööstuses on kaalukaomaterjal väga suur (ca.90%). Tootmistegevus piiritustööstustes on sesoonse iseloomuga. See asjaolu on tingitud kartulite omadusist, neid ei saa hoida alal kauemat aega ning samuti ei saa toimetada juurdevedu külmal ajal, vaid ainult hooajati oktoobrist jaanuarini ja märtsist juunini.

1935.a. töötas ca 125 piiritusvabrikut (enne iseseisvust ca 300) millede toodangust osa eksporditi (peamiselt Soome).

Vaatlusall oleval aastal moodustas piirituse ja napside vedu 0,6% (12.157 tn.) raudteede kogu kaupade veost. Tähtsamad peale- ja mahalaadimisjaamad esinevad alltoodud tabelis nr. 87.

Tabel nr. 87.

Tähtsamad peale- laadimisjaamad	Kogus tn.	Tähtsamad maha- laadimisjaamad	Kogus tn.
Tallinn	4983	Tallinn	2888
Narva	245	Haapsalu	203
Jõhvi	156	Narva	683
Kohtla	156	Jõhvi	541
Rakvere	652	Rakvere	1192
Tapa	581	Tapa	333
Raasiku	162	Tartu	832
Kiltsi	130	Valga	475
Rake	223	Võru	629
Jõgeva	211	Petseri	748
Tartu	1704	Viljandi	673
Võru	292	<del>Kivimäe</del> Võhma	218
Olustvere	130	Rapla	770
Paide	99	Paide	248
Vodja	125	Pärnu	1003
Esna	115		
Järva-Jaani	138		

Eelolev tabel tõendab piiritusvabrikute tihedust Pandivere kõrgustiku ümbruses. Tallinna ja Tartu järgi laadisid piiritust intensiivselt peale Jõhvi-Tapa-Jõgeva ning Paide-Tamsalu raudteeliinide piirkonnad. Maha laadivad piiritust ja napse suuremas koguses meie suuremad ja vähemad linlikud keskused.

## b. Õlu.

Õllevabrikutest töötasid 1935/36.a. neli suuremat /1 Saku, 2 Tartus, 1 Pärnus - Bliebernicht/ ja mõned väiksemad /Valgas 1, Pärnus 1, ja Jõhvis 1./. Neist need neli suuremat õllevabrikut tootsid 1935.a. ca 120 000 kr<sup>v</sup> väärtuses õlut.

Raudteedel 1935/36.a. moodustas õllevedu 0,3 % /5517 tn./ kogu kaupade veost. Suurimad tarbijad /mahalaadimisjaamad/ olid meie suuremad linlikud keskused eesotsas Tallinnaga. /vt. tabel./

Tabel nr. 88.

Tähtsamad pelalaadimisjaamad	Kogus tn.	Tähts.mahalaadimisj.	Kogus tn.
Tallinn	337	Tallinn	2778
RAKVERE	79	Haapsalu	80
Tartu	1911	Tapa	94
Saku	2942	RAKVERE	189
		Jõhvi	110
		Narva	282
		Tartu	257
		Valga	306
		Võru	323
		Petseri	182
		Viljandi	139
		Rapla	99
		Pärnu	130
		Paide	118

Suurimaks õlle saatejaamaks osutub Saku /samanimeline õllevabrik/, millele järgneb Tartu. TALLINNA omab tähtsuseainult vahendajana mainitud õllevabrikute ja oma tagamaa tarbijate vahel.

## c. Kartulijahu- ja -tärklis.

Kui iseseisvuse tulekul olid paljud piirituse vabrikud poliitiliste ja majanduslike muudatuste tõttu sunnitud katkestama oma tegevuse, siis hiljem ei alustanud paljud piiritustööstused enam tegutsemist piirituse tootmisalal, vaid kohandasid oma tegevuse tärklise ja kartulisiirupi valmistamisele. Peale selle on mitmete piiritustööstuse juures töötamas ka tärklisestustusharud. Samuti kui piirituse tööstuse juures nägime on ka peamine kartulijahu ja -tärklisestustuste levimispiirkond Pandivere kõrgustiku ümbrus.

1935/36.a. moodustab kartulijahu ja -tärklise vedu raudteedel 0,1 % /2672 tn./ kogu kaupade veost. Tähtsamate peale- ja mahalaadimisjaamadega esinesid järgmised jaamad:

Tabel nr. 29.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad Kogus tn.		Tähts.mahalaadimisj. Kogus tn	
Tallinn	129	Tallinn	1966
Jõhvi	760	Narva	185
Rakvere	864	KADRINA	93
Kadrina	328	Tartu	88
Kiltsi	126	Viljandi	45
Tamsalu	107	Pärnu	43

Valdavama osa kartulijahu ja -tärklise veost moodustab Tallinna saadetud kartulijahu ja tärklis, mida pealelaadivad peamiselt Rakvere ja Jõhvi. Väga vähesel määral saabub kartulijahu ja -tärklis Narva ja Tartu.

d. Jahvatatud vili.

Meie suuremad jahuveskid on koondunud valdavamas enamuses Tallinna /"ETK, J.Puhk ja Poegade, A/S Rotermann'i tehaste suurveskid/, mis ~~tatud~~ määr<sup>e</sup>al töötlevad ümber Tallinnasse mahalaaditud jahvatatud vilja.

Jahvatatud vilja veeti 1935/36.a. raudteedel 5333 tonni /0,3 % kogu kaupade veost/, millest suur osa mahalaaditi Tallinna ja Narva. Alljärgnev tabel nr.90. annab ülevaate tähtsamate jaamade jahvatatud vilja peale- ja mahalaadimisest.

Tabel nr.90..

Tähtsamad pealelaadimisj. Kogus tn. Tähts. mahalaadimisjaamad Kogus tn

Tallinn	794	Tallinn	1425
Mustvee	102	Tudu	105
Vaeküla	212	Narva	2022
Rakvere	597	Jõhvi	76
Kadrina	76	Kohtla	145
Kaarepere	66	Küttejõu	70
Tartu	1948	Kiviõli	118
Abja	71	Sonda	213
Viljandi	326	Rakvere	303
Füri	239	Tapa	287
Järva-Jaani	63	Tartu	87
		Mõisaküla	106
		Pärnu	159
		Eidapere	68
		Tamsalu	53

SUURIMA ~~pe~~alelaadimisjaamana esineb Tartu, mis jahvatatud vilja ja saadab peamiselt Tallinna, vähemal määral ka Narva.

## e. Püüli jahu.

Püülijahu vedu raudteedel moodustas 1935/36.a. 0,2 % /3846 tn/ kogu kaupade veost raudteedel. Tähtsamatest püülijahu peale- ja mahalaadimisjaamadest võiks nimetada /vt. tabel nr. 91/.

TABEL.nr. 91.

Tähts. pealelaadimisjaamad. Kogus tn.		Tähts. mahalaadimisj. Kogus tn	
Tallinn	1149	Tallinn	812
Rakvere	197	Nõmme	93
Jõgeva	67	Narva	719
Tartu	1287	Jõhvi	84
Venora	56	Kiviõli	57
Abja	65	Rakvere	323
Viljandi	52	Tapa	108
Türi	50	Tartu	180
Lelle	87	Valga	65
Järva-Jaani	99	Petseri	132
		Abja	60
		Viljandi	73
		Pärnu	383

Peamiseks pealelaadimisjaamaks oli Tartu, järgneb Tallinn. Mahalaadimisjaamadest tuleb nimetatada esijoones Tallinnat ja Narvat.

## f. Muud toit- ja maitseained.

Siia ainete gruppi kuuluvad kõik inimesele toiduks vajalikud ained, peale nende üksikult eelpool eraldatud põllumajanduse- ja karjasaaduste. Siia kuuluvad kohvi- ja siguritööstuse tooted /Tallinnas 5, Tartus - 4, Pärnus - 2 tööstust/, nagu kohvi surrogaat, mis rahuldab suurel määral oma tarviduse, tubakatööstuse tooted, mil-

liseid toodab 6 vabrikut, taimevõitõigasugused maitseained ja karastavad joogid. Alljärgnevas tabelis näeme tähtsamaid muude toit- ja maitseainete pealelaadimisjaamu:

Tabel nr. 92.

Tähts. pealelaadimisjaamad Kogus tn. tähts. mahalaadimisj. Kogus tn.

Tallinn	1888	Tallinn	1848
Aegviidu	46	Tapa	79
Kadrina	80	Rakvere	293
Rakvere	83	Kohtla	50
Narva	112	Jõhvi	96
Tartu	446	Narva	292
Pärnu	69	Tartu	474
		Velga	118
		Võru	114
		Petseri	177
		Abja	49
		Viljandi	158
		Võhma	40
		Türi	34
		Pärnu	257
		Paide	52

Peamine toit- ja maitseainete peale- ja mahalaadimiskeskus on Tallinn, millele järgneb Tartu. Eraldada üksikuid siia gruppi kuuluvaid kaupu on võimatu algusmaterjali puudulikkuse tõttu, kuna sääl pole neid eraldatud üksteisest.

1935/36.a. moodustas mainitud kaupade vedu raudteedel 0,3 % /5885 tn./ kogu kaupade veest.

12. Kalad.

Kalad ja kalasaadused, /kalakonservid/ rahuldavad siseturunõudeid ja kujundavad teatud osa väljaveest. Kala ja kalakaup on väliskaubanduse seisukohast sisse- ja väljaveoks pea võrdne. /väärtuse seisukohalt/. 1935.a. imporditi kala ja kalasaadusi 4917 tonni - 731.150 krooni ja eksporditi 1642 - 810.090 krooni väärtuses <sup>1/</sup>. Improdis on määrav tähtsus heeringatel ja silmudel. Heeringate osal tähtsus impordis rahvamajanduses seisukohalt langeb ära, sest suur osa sisetarviduseks minevaid heeringaid püüti Eesti heeringalaevastiku poolt. Ekspordis omab suurema tähtsuse koha, haug, angerjas, tindikala, siig ning konservidest sprotid ja kilud. Kalade vedu raudteedel 1935/36.a. moodustas 0,4 % /8416 tn./ kogu kaupade veost. Kuna tähtsamaiks kalapüügikohtadeks on Pärnu laht, Peipsi-Pihkva järve ühes Emajõe ja Võrtsjärvega, Narva-Jõesuu ühes Narva jõega, Viru-Harju rannik, siis vastavalt on suuremad kalade pealelaadimisjaamad mainitud piirkondades /vaata kaart nr. 25/. Massiliseks püügikalaks merevetes on räim, kilu ja koha, kuna sisevetes on majanduslikult tähtsamad kalaliigid haug, ahven, koha, latikas ja kiisk/.

Tähtsamaid mahalaadimisjaamu on Tallinn, kuhu tuleb kokku peamiselt sisevete kala. Väärtuslikumaid liike ekspordimiseks välismaale /Saksamaale /<sup>ov</sup>angerjas, koha, haug, lõhi, Rootsi - lõhi, koha, luts, hagu ja soome - hagu, koha, siig, latikas/. SISEVETE väärtuslikumate kalaliikide suurendamiseks töötavad kalakasvatasmajad Keila-Joal, Narva, Tartus, Aksis ja Uue-Antslas.

---

<sup>1/</sup> Väliskaubandus, op.cit., lk 37.

Alljärgnevas tabelis esinevad tähtsamad kala peale- ja mahalaadimisjaamad!

Tabel nr. 23.

Tähtsamad pealelaadimisj. Kogus tn.		Tähts. mahalaadimisj. Kogus tn.	
Tallinn	3584	Tallinn	2237
Haapsalu	158	Tapa	109
Paldiski	281	Rakvere	451
Rakvere	174	Kiviõli	57
Sompa	93	Jõhvi	77
Jõhvi	41	Narva	341
Toila /lõhed/	83	Mustvee	72
Narva	404	Rake	88
Mustvee	159	Tartu	1364
Jõgeva	196	Elva	85
Tartu	626	Fuka	40
Petseri	63	Valga	237
Irboska	74	Antsla	57
VERIORA	48	Võru	318
Virtsu	408	Petsep i	451
Pärnu	1212	Irboska	47
Papiniidu	310	Veriora	44
Paide	79	Põlva	42
		Abja	80
		Viljandi	334
		Võhma	77
		Türi	128
		Pärnu	120
		Paide	163
		Järva-Jaani	84

Pealelaadimisjaamana omab Tallinn veel suurema tähtsuse kui mahalaadimisjaamana, sest ta saadab üle riigi pea igasse raudteejaama. Tallinnasse imporditud heeringaid ja silke. Kalade pealelaadimise poolest järgmine jaam on Pärnu, kus peamise osa oma kaladest saadab Tallinna, vähema osa /peamiselt heeringaid ja silke/ oma lähemasse tagamaasse. Tartu laadib peale Peipsi ja Võrtsjärve kalu, mis saabuvad laevadega Emajõe kaudu Tartu.

## 13. Koetisained ja riidekaup.

Mainitud ainete grupi moodustavad kõik manufaktuurkaubad /peale valmisriiete ja esemete/ ja selleks vajalikud ained / peale džüudi puuvilla/ kedratult. Raudteede kaupade veost 1935/36.a. moodustasid koetisained ja riidekaup 0,5 % /10191 ton./.

Mainitud ainete grupi kaubad tulevad peamiselt Tallinna linlikest keskusist, kus asuvad meie suuremad tekstiiltööstused /nt. Narva jt./ . Tähtsamad peale- ja mahalaadimisjaamad leiame alljärgnevat:

Tabel nr. 94.

Tähtsamad pealelaadimisjaamad		Kogus tn.	Tähtsamad mahalaadimisj. Kogus	
Tallinn	2620	Tallinn	6433	
Narva	6316	Rakvere	235	
Tartu	203	Jõhvi	55	
Mõisaküla /linavabrik/	83	Narva	352	
Viljandi /linavabrik/	164	Mustvee	47	
Pärnu	331	Jõgeva	43	
Sindi	132	Tartu	801	
		Valga	94	
		Võru	126	
		Viljandi ai	223	
		Pärnu	456	
		Sindi	149	

Koetisainete ja riidekauba suurim pealelaadimisjaam oli Narva järgnes Tallinn. Narva peamine mahalaadimis<sup>v</sup>keskus oli Tallinn. Tallinn saatis koetisaineid ja riidekaupu teistesse väiksematesse keskustesse /Pärnu, Viljani jne./.

## 14. Kips.

Kipsilademed on Irboska ümbruses ca 30 km<sup>2</sup> maaalal, mille üldpaksus kõigub 2,2-5 m. vahel. Kipsitööstuse alal töötavad A/s "Gips"i kipsitööstus ja valgeliiva kaevandus ja 2 vesiveskit. Osa kipsi eksporditakse peamiselt Soome /1935.a. eksporditi kipsi 4552 tn - 98.003 kr. eest, millest Soome läks 4460 tonni/.

Kipsi osatähtsus raudteede kaupade veos 1935/36.a. oli 8734 tonni /0,4 % kogu kaupade veost./.

Kipsi pealelaadimisjaamana esines Irboska / vt. alljärgnev tabel nr. 95./, vähemal määral tegutses kipsi pealelaadimisalal ka Tallinn vahendajana Irboska ja oma lähistagamaa jaamade vahel.

Tabel nr. 95.

Tähts. pealelaadimisjaamad Kogus tn. Tähts. mahalaadimisj. Kogus tn.

Tallinn	146	Tallinn	6215
Petseri	18	Lehtse	149
Irboska	8525	Tapa	95
Tamsalu	28	Kadrina	70
		Rakvere	610
		Kabala	36
		Kiviõli	39
		Püssi	27
		Jõhvi	33
		Toila	120
		Narva	33
		Kiltsi	104
		Tartu	189
		Elva	53
		Valga	73
		Viljandi	38
		Hagudi	33
		Esna	62
		Järva-Jaani	188
		Tamsalu	70

Peamise kipsi mahalaadimise-<sup>jaama</sup> esineb Tallinn, millele suures kauguses järgnesid väiksemad linlikud keskused ja alevikud, kuhu Irboskast saadetakse põllukipsi.

15. Parknahad ja nahkkaubad.

Nahatööstusi on Eestis 89, millistest toornaha tööstusalal tegutseb 7 suurvabrikut ja jalanõude valmistuse alal - 8 suurkätist. Parknahku /tallanahka/ ja nahkaupu eksporditi 1935.a. 216 tonni 526931 kr. väärtuses.

1935/36.a. raudteede kaupaade veost moodustasid parknahad ja nahkaubad 0,1 % /1232 tonni/. Alljärgnevas tabelis leiame tähtsamad peale ja mahalaadimisjaamad.

Tabel nr. 96.

Tähts. pealelaadimisjaamad. Kogus tn.		Tähts. mahalaadimisj. Kogus tn.	
Tallinn	449	Tallinn	222
Rakvere	111	Rakvere	74
Jõgeva	20	Narva	77
Tartu	286	Tartu	212
Viljandi	36	Valga	32
Pärnu	79	Võru	46
Paide	33	Petsari	61
		Viljandi	64
		Pärnu	79

Peale- ja mahalaadimisjaamadest tähtsamaid on Tallinn ja Tartu, järgnevad Rakvere ja Pärnu.

16. Linaseemned ja muud seemned ning taimed, humalad.

a. Linaseemned.

Linaseemnete vedu raudteedel 1935/36.a. moodustas 0,2 % /2977 tn./ kogu kaupade veost. Osa linaseemnetest ekspordeeriti /s.o. 1935.a. - 170 tn. 56897 kr. väärtuses./ Tallinna kaudu peamiselt Britti, vähemal määral Soome. Linaseemneid õliks imporditi aga 879 tn. 160 093 krooni väärtuses.

Tähtsamad linaseemnete peale- ja mahalaadimisjaamad olid järgnevad:

Tabel nr. 97.

<u>Tähts. pealelaadimisjaamad. Kogus tn.</u>		<u>tähts. mahalaadimisj. Kogus t.</u>	
Tallinn	906	Tallinn	339
Vägeva	22	Tartu	480
Tartu	58	Abja	307
Elva	22	Kohila	961
Valga	92	Pärnu	36
Antsla	43	Papiniidu	684
Võru	372		
Petseri	391		
Veriora	89		
Põlva	141		
Viljandi	230		
Võhma	19		
Türi	42		
Kohila	34		
Pärnu	115		
Vana-Vändra	21		

Päämissepealelaadimisjaamana esineb Tallinn, mis saadab vähematele keskustele välismaalt imporditud linaseemneid /kõige suuremal arvul Kohilasse, Papiniitu ja Tartusse/, Järgenevad pealelaadimisjaamad Võru, Petseri ja Viljandi saadavad peamiselt Tallinna külvi- linaseemneid, milliseid osalt eksporditakse riikidesse, mis eelpool mainitud.

b. Muud seemned, taimed ja humalad.

Muude seemnete, taimede ja humalate vedu raudteel omab väga väikese tähtsuse. 1935/36.a. veeti mainitud kaupu 645 tonni. Alljärgnev tabel annab ülevaate eeltoodud ainete grupi peale- ja mahalaadimiskeskustest.

Tabel nr. 99.

Tähtsamad pealel. jaamad. Kogus tn.		Tähts. mahalaadimisj. Kogus tn.	
Tallinn	157	Tallinn	84
Jõgeva	34	Haapsalu	29
Tartu	101	Rakvere	32
ELVA	16	Kiltsi	11
Valga	19	Jõgeva	32
Antsla	15	Tartu	37
Võru	18	Võru	17
Abja	40	Petseri	19
Viljandi	32	Viljandi	19
Vana-Vändra	15	Pärnu	76

Peamine peale- kui ka mahalaadimiskeskus oli Tallinn, millele järgnes Tartu.

17. Muud eelpodnimetamata kaubad.

Ülaltoodud ainete grupi põll veetakse raudteedel kaupu, millised pole võimalik asetada eeltoodud 59. aine liigitelusse. 1935/36.a. veeti raudteedel sääraseid kaupu 11.093 tonni /0,6 % kogu kaupade veost/. Siia ainete gruppi kuuluvad nii põllumajandussaadused kui ka tööstustöoteid. /nt. riis, mais, hirsitangud, kork, ligniin, noodid, raamatud, kallismetallid, korallid jne./

VI Tähtsamate Eesti raudteejaamade käibe  
intensiivsus.

L. Kaupade käibe intensiivsus tähtsamates raud-  
teejaamades peale-, maha- ja kogukäibe järgi.  
/vt. kaardid nr. 28, 29 ja 30./

Mainitud kaardid esitavad meile selge ja ülevaatliku pildi  
iga jaama peale-, maha- ja kogukäibest laaditud kaupade käibest  
vaatlusel oleval aastal, mida omaltpoolt täiendab alljärgnev tabel,  
milles leiame iga raudteejaamana teotseva keskuse 1935/36.a.  
peale-, maha- ja kogu laaditud /peale+maha/ kaupade käibe absoluut-  
arvud, millele lisanevad linlike keskuste igale elanikule langev  
peale-, maha- ja kokku <sup>kogu maha- ja peale-</sup> laaditud kaupade kogus. Igale elanikule  
langev peale või maha laaditud kaupade kogus üksteisega võrrelda-  
na näitab raudteejaamana teotseva linliku keskuse tegevuse ise-  
loomu, lähispiirkonna mõju jaama tegevusele ja , kas põllumajen-  
duslikku või tööstuslikku iseloomu.

Suur-Tallinn	151636	421524261	278	646458440	426	1062402691	867
Tartu	58630	55847150	953	92635933	1580	148483083	2533
Narva	23515	24898374	10588	31444460	1337	56342834	2396
Pärnu	20330	30841524	1517	68815585	3385	99657109	4402
Viljandi	11823	16955970	1434	17420574	1474	34376544	2908
Valga	10665	8406623	788	16790758	1574	25197381	2463
Rakvere	9958	54603337	5483	29514474	2964	84117811	8447
Võru	5398	12592213	2333	8569981	1588	21161940	3920
Haapsalu	4634	2065337	446	3379828	729	5445165	1175
Kuresaare	4514	l ä h e m raudteejaam		V i r t s u			
Petseri	4192	12227959	2917	10027796	2392	22255755	5309
Tapa	3676	14742873	4589	5614648	5847	20357521	6446
Paide	3266	8611524	2637	5401871	1654	14013395	4291
Türi	2884	9587056	3324	20973392	7272	30560448	10597
Põltsamaa	2587	Lähem raudteejaam		V õ h m a , J õ g e v a . -			
Tõrva	2541	"	"	P u k a .			
Mustvee	2840	8201399	2888	4034641	1421	12235040	4308
Kõisaküla	2221	2844278	1281	1987274	895	4831552	2175
Õhvi	2037	34119488	16750	4787156	2350	38906644	19100
Õtepää	2006	Lähem raudteejaam		P a l u p e r a , P u k a .			
Kunda	1862	"	"	R a k v e r e .			
Sindi	1850	1481601	801	3738447	2021	5220048	2822
Elva	1724	5601664	3249	2930537	1700	8532201	4949
N.-Jõesuu	1616	Lähem raudteejaam		N a r v a , A u v e r e .			
Antsla	1541	9054512	5876	3007012	1951	12061524	7827
Kärdla	1452	Lähem raudteejaam		R o h u k ü l a .			
Kil.-Nõmme.	1431	9116893	6371	1249203	873	10366096	7223
Kallaste	1585	Lähem raudteejaam		M u s t v e e .			
Jõgeva	1141	16113327	11420	9236428	6546	25349755	17966
S.-Jaani.	1040	Lähem raudteejaam		O l u s t v e r e .			
Keila	967	2509817	2595	2541145	2628	5050962	5223
Mustla	927	Lähem raudteejaam		L o o d i , V i l j a n d i .			
Võõrsu	448	"	"	V e r i o r a .			
Kohila rtj.al-k.	952	10433764	19598	22606437	23746	33040201	34706
V.-Vändra	938	8611933	9181	1456630	1553	10068563	10734
Kepla rtj.al-k.	994	8154916	8204	3562535	3584	11717461	10782
Arksi-Nuia al-k.	772	Lähem raudteejaam		A B J A , H a l l i s t e .			
Adiski	867	1007517	1162	6731380	7764	7738997	8926
Õja-Paluoja alk.	957	18808735	19654	4561128	4765	23369863	24420
Nittejõu	223	142804703	640380	1805728	8097	144510431	648024
Arjamaa	377	13290544	35253	1833487	4598	15124031	40117
Narva-Jaani	830	18061324	21761	3159417	3807	21220741	25567
Asknarva	429	Lähem raudteejaam		M u s t v e e , N a r v a .			
Kihula a-k. rtj.	749	2743753	3663	1753977	2342	4497730	6005
Võhma rtj. al-k.	566	8696139	15364	12664921	22376	2361060	37740
Kõssi rtj. al-k.	341	8779229	25746	2460348	7244	11239577	32961
Kõka al-k. rtj.	617	7430264	12043	2613438	4236	10043702	16278
Haapsalu rtj.	347	17314952	49870	2303420	6638	19518858	56221
Õegviidu rtj.al-k	600	20956336	34927	669290	1165	21626630	36044
Ambla al-k.	523	Lähem raudteejaam		T a p a .			
Keike rtj. al-k.	192	18754309	97679	3140258	16356	21894567	114034
Õõnda rtj.	368	31284519	85012	8566263	23278	38850782	105573
Õsirguliina al-k.	509	Lähem raudteejaam		S a n g a s t . e .			
Õoksa al-k	537	"	"	R a k v e r e , T a l l i n n / A u t o b u s e l i i n , s a d a m . /			
Õõpina	599	"	"	V E R I O R A			
Õõdrüna rtj.al-k.	385	8687631	22567	3781752	9831	12469383	32388
Õõ-Maarja	380	Lähem raudteejaam		K i l t s i .			
Õõoeru al-k.	368	"	"	R a k e			
Õõlva alk. rtj.	414	7722519	18653	2172369	5247	59894878	23901
Õõsu al-k.	517	Lähem raudteejaam		R a k v e r e .			
Õõoniste al-k.	275	"	"	E l l a m a a			
Õõlehtse rtj. al-k.	326	5901720	18367	2344386	7130	8246106	25295
Õõkiltsi rtj.	111	9815332	38426	2406529	21680	12221861	8872
ÕõLaura al-k.	385	Lähem raudteejaam		P e t s e r i .			
ÕõPärnu-Jaagupi alk.	276	"	"	T o r i , P ä r n u .			
ÕõKose al-k.	370	"	"	K e h r a , K o h i l a			
ÕõUus-Irboska rtj.	360	22704041	63067	3194035	8872	25898076	71939

...rtj.	293	343485	11722	4803691	16795	8238356	28117
...rtj.	363	16708907	46030	773906	2132	17482893	48162
...al-k.	279	Lähem	raudteejaam	Antsla	Võru		
...al-k.	205	"	"	Palupera.	a		
...al-k.	264	"	"	Rapla.			
...-IRboska alk.	906	"	"	Irboska			
...ila al-k.	484	7404221	152298	4364053	9016	11768274	24314
...imuna	215	Lähem	raudteejaam	Rake			
...o al-k,rdtj.	340	780894	2297	434585	1278	1215479	3575
...eisi al-k	249	Lähem	raudteejaam	Virtsu			
...asiku rdtj.	100	19189059	191841	14104613	141046	33293672	332936
...htla rdtj.	178	144166557	641385	67746246	380597	181912803	1021982
...ostamaa al-k	214	Lähem	raudteejaam	Pärnu			
...ehra rdtj.	236	10969539	46481	1365012	5784	12334551	52265
...ohusuu /Venek./	534	Lähem	raudteejaam	Mustvee	Avinurme		
...arstu al-k	403	Lähem	raudteejaam	Mõniste			
...sna	209	5160876	24693	1053363	5040	6214239	29733
...alliste-Risti	292	3015477	510327	561296	1922	3576773	15674
...õuge al-k	297	Lähem	raudteejaam	Võru			
...ageri al-k	220	"	"	Kohila			
...isaku al-k	171	"	"	Jõhvi			
...oe	313	"	"	Valga			
...avinurme al.rdtj.	242	22789336	94126	1434597	5928	24223858	100098
...alamuse al-k	242	Lähem	raudteejaam	Kaarepere			
...uusalu al-k	153	"	"	Kehra, Tallinn /autobuse liin/			
...kihelkonna al-k	202	"	"	Rohuküla			
...haljava al-k	167	"	"	Raasiku			
...viru-Jaagupi	182	"	"	Rakvere			
...vastseliina alk	166	"	"	Võru, Lepassaare			
...kolga-Jaani alk	185	"	"	Viljandi, Jõgeva			
...kastre-Võnnu	231	"	"	Tartu, Vastse-Kuuste			
...orissaare	252	"	"	Virtsu			
...suurejõe al-k	180	"	"	Vändra			
...laiuse al-k	282	"	"	Jõgeva			
...vasalemma rdtj.	133	23055279	173347	535102	4023	23590381	177371
...puhja al-k	291	Lähem	raudteejaam	Tartu, Elva			
...uduvere al-k.	149	"	"	Tori, Pärnu			
...mehikoorma al-k	525	"	"	Vastse-Kuuste			
...leevi al-k.	95	"	"	Veriora			
...aruküla al.rdtj.	112	8986645	80237	747740	6587	9734385	86923
...hädemeeste al.	184	Lähem	raudteejaam	Laiksaare			
...keava	125	2600273	20802	3816990	30535	6417263	51338
...tuhalaane al.	152	Lähem	raudteejaam	Loodi			
...viiraküla al-k	134	"	"	Loodi			
...tudu rdtj.	106	37396391	352796	9717160	91671	47113551	444656
...olustvere al.rdtj.	108	2108296	195291	1517438	14050	3525734	32461
...ala al-k.	165	Lähem	raudteejaam	Abja			
...sulbi al-k	151	"	"	Sõmerpalu, Võru			
...haljala al-k	136	"	"	Rakvere			
...õisu al.Kaarli j	214	8709992	40701	487906	2280	9179898	42897
...koosa al-k.	229	Lähem	raudteejaam	Tartu			
...viru-Nigula	113	"	"	Sonda			
...vigala al-k	209	2317388	11088	1073777	5138	3391165	16226
...kulla al-k	132	Lähem	raudteejaam	Halliste			
...parve	177	"	"	Mägiste			
...mõniste	92	12126782	131813	4251894	4615	12551971	136434
...virtsu rdtj.	85	1164338	13698	603779	7103	1768117	20801
...vastse-Kuuste	141	5731705	40650	296855	1396	6028556	42756
...osula al-k	108	Lähem	raudteejaam	Sõmerpalu			
...vägeva	84	6834524	81363	620307	7384	7454831	88748
...riisipere	88	6014360	68345	947961	10772	6989321	79424
...voldi	153	Lähem	raudteejaam	Tabivere			
...ikla	174	1320199	7587	58360	335	1378559	7923
...bidapere	129	21073716	163362	46079646	357206	87153362	520569
...kiisa	79	1210593	15324	563796	7137	1774389	22461
...koogi al-k	56	Lähem	raudteejaam	Raasiku			
...palivere	89	4140361	46521	700265	7981	4840626	54389
...õelähtme	210	Lähem	raudteejaam	Raasiku, Aruküla, Tallinn			
...linnamäe al-k.	80	"	"	Haapsalu, Taebla			
...sultsi al-k.	108	"	"	Loodi			
...feedu-Nuti al-k	81	"	"	Loodi			
...hagudi	101	5040577	49986	826572	8183	5867149	58091
...pikasilla	131	Lähem	raudteejaam	Puka			
...hannamõisa	171	"	"	Tallinn			

Tabel nr. 899.

Linlik keskus, 'Elanike' Pealelaadit! Iga eläni- Mahalaa. Iga el. Peale ja 'Iga ela-  
 raudteejaam või arv. 1934 kaupade käi- ku kohta tu- kaupadek. mahal. mahal. kaup. niku koh-  
 alevik. a. rl. ve kg. lev pealel. üldkäive kauba kogukäive- ta /peale+  
 andmed. andmed. kauba kogus kg. koguskogus kg. koguskogus kg. maha/laa-  
 ditud kaup kogus kg.

Linlik keskus, alevik. andmed.	Arv.	1934 kaupade käive kg.	ku kohta tu-lev pealel. kauba kogus kg.	kaupadek. mahal. mahal. kaup. niku koh-lev pealel. üldkäive kauba koguskogus kg.	ta /peale+ maha/laaditud kaup kogus kg.
Väheru al-k	173		Lähem raudteejaam	Karula	
Silla	94		" "	Risti	
Kärgu	88		" "	Vilivere	
Käina al-k	70		" "	Rohuküla	
Palupera	78	9350238	119875 1341642	17201	10691880 137075
Nissi al-k	77		Lähem raudteejaam	Riisipere	
Kambja	97		" "	Nõo	
Ellamaa	83	7168604	86369 50623	610	7219224 86979
Paistu al-k	88		Lähem raudteejaam	Loodi	
Puiatu al-k	73		" "	Viljandi	
Järva-Peetri al-k	72		" "	Esna	
Saiaküla	67		" "	Loodi	
Misso al-k	54		" "	Võru	
Kullamaa al-k	71		" "	Risti	
Mägiste	80	3036100	37951 177996	2225	3214096 40179
Rulli al-k	78		Lähem raudteejaam	Puka	
Keeni	68	5820182	85591 699729	10290	6519911 94410
Sõmerpalu	50	6532724	130654 355036	7101	6887760 137755
Rannu al-k	67		Lähem raudteejaam	Elva	
Koikküla	76	2374328	31241 99952	1315	2474280 32556
Saue	49	756594	15441 348925	7121	1105519 22571
Pahuvere	121		Lähem raudteejaam	Loodi	
Kangru al-k	86		" "	Keeni	
Loodi rdtj.	46	4386900	95367 345791	7517	4732691 102884
Tõrvala al-k	98		Lähem raudteejaam	Narva	
Lelle	34	5757269	169391 2237206	65800	7994475 235132
Lepassaare	77	6851935	8898 195505	2539	7047440 91265
Taebla	25	1121090	44844 331294	13252	1452324 58893
Vääna	28	1131725	40419 253007	9036	1384732 49455
Mihkli al-k	90		Lähem raudteejaam	Haapslu	
Kloostri al-k	354		" "	Vasalemma	
Hargla rdtj.	239		Raudteejaam.		
Raasiku	267	19189059	71869 14104613	52077	33293672 124695
Esna	281	5160876	18366 1053663	3749	6214239 22115
Halliste	424	3015477	7112 561296	1324	3576773 8436
Eidapere	394	21073716	56347 46079646	123208	67153362 179554
Risti	237	4392213	18533 862189	3638	5254402 22170
Riisipere ja Nissi	165	6014360	36451 947961	5745	6989321 42360

Kaartidest /nr. nr. 28-31/ ja eelnevast tabelist nägime, et suurimad kaupade peale- ja maha- laadimisjaamad on Suur-Tallinn, meie põlevkivitööstuspiirkonna jaamad /Kohtla, Küttejõu, Kiviõli/ ja <sup>jaamad</sup> Tartu, Rakvere, Pärnu, Eidapere, Narva.

Allpool vaatleme tähtsamate jaamade peale- ja mahalaadimise põhjusi. Reastame jaamad võimalikult kogu käive järele.

1/ Tallinn /vahendab 4/5 koguse järgi kogu Eesti väliskaubandusest, samuti peagu kogu transiitkaubanduse/, kuhu on koondunud suurtööstusi pea igalt tööstusalalt /nt. tekstiil-, paberi-, keemia-, naha-, toidu- ja maitseaine- ja metallitööstusharud/, laadib maha igasugust metsamaterjali /põpse, palke, laudu, põletuspuitu/, puitmassi, ehitustooraineid, põlevkivi ja selle saadusi, turvast, lupja, metalli /vana rauda/, rukist, nisu, ekspordimiseks võid, mune, peekonit ja klaasi. Seevastu laadib peale igasuguseid imporditud kaupu. Samuti laadib peale tööstustooteid, vähemas koguses kuid suuremas väärtuses, nagu suhkrut, soola, väetisaineid, jõutoitu, mitmesuguseid masinaid, põllutöö riistu, naftasaadusi, keemia aineid, tekstiiltooraineid, vineeri, paberit, pappi jne.

2/ Tartu, Kõrg-Eesti peakeskusena jääb tööstustearvult maha ainult Tallinnast. Ületab Narvat aga ca. kahekordselt /olemas 36 tööstust pea kõikidest tööstusharudest/. Tartu laadib maha koostiselt enamikus samu kauba liike ainult vähemal määral. Siia lisandub elusloomade - sigade /eksport-tapamajale/, samuti telliskivide mahalaadimine. Ka pealelaaditud kaupade koostis on sarnane Tallinna omale, kuid koguselt jääb siiski palju maha.

Koguselt suuremal arvul laaditakse Tartus peale veel õlut, piiritust, napse, jahvatatud vilja, rukist ja nisu. Kaupade kogu käibe poolest platseerub Tartu kolmandale kohale Kohtla järele.

3/ Kohtla /kus asub a/s "Esimene Eesti Põlevkivi Tööstus", Kohtla-Järve ja Kukruse kaevandustega/ laadis maha põlevkivi /õli-tööstuse tarbeks/ ja selle saadusi. Peale laadis peamiselt põlevkivi ja selle saadusi, ehitustooraineid, propse, keemiaaineid ja tsementi - vähemal määral põletispuitu ja kartuleid. Kogu käive poolest oli Kohtla Tallinna järel teisel kohal.

4/ Küttejõu /põlevkivi kaevandus a/s "Kütte-Jõud"/ on suurim põlevkivi pealelaadimiskeskus /vt tabel nr .99.../ vähemal määral laaditi seal peale ka ehitustooraineid ja põlevkivi saadusi. Maha laaditi peamiselt propse ja igasugust metsamaterjali /kogukäive poolest neljas jaam/.

5/ Kiviõli laadis maha peamiselt ehitustooraineid, telliskive, tsementi, metallkaupu /sel aastal suurendati Kiviõlis asuvat a/s "Eesti Kiviõli" põlevkivitööstust/, vähemal määral laaditi maha laudu, metsamaterjali ning keemia aineid. Peale laaditi põlevkivi ja selle saadusi.

6/ Rakveres, kus asuvad paar metalli- ja polygraafia suurtööstust ja arvukalt puu-, naha-, toit- ja maitseainete, kesk- ja väiketööstusi, laaditi maha peamiselt põlevkivi, põletispuitu, soola, jõutoitu, suhkrut, rukist, piiritust ja kartuleid. Peale laaditi tsementi, /saabub Rakverre Kunda haruteed kaudu/, elusloomi, propse ja kartuleid suuremal hulgal.

7/ Pärnu, tähtsamaid tööstusharusid - puutööstus, järgnevad tekstiiltööstusharu /linavabrikud/, toit- ja maitseainetetööstusharu /ka õlletööstus/ ja metallitööstusharu; laadis maha propse, palke, igasugust metsamaterjali, põletispuitu, ehitustooraineid, naftasaadusi, piiritust, rukist ja jõutoite. Peale laaditi laudu, propse, suhkrut, soola, väetisaineid, elussigu, rukist ja kalu.

8/ Eidapere, millises väikealevikus asub Eesti suurim klaasivabrik ja kastitehas, laadib maha palke, propse ja pakke, siis ehitustooraineid, igasugust metsamaterjali, põletispuitu, turvast ja keemiliseid aineid. Samal ajal laaditi peale peamiselt aknaklaasi, klaasasju, laudu ja igasugust tahutud ja saetud metsamaterjali.

9/ Narva, Eesti enamarenenuma tööstuslinnana /tähtsaim - tekstiiltööstusharu, siis ka rõivastus- ja puutööstusharu/, laadis maha põletuspuitu, kivisütt ja koksi, tekstiiltooraineid, piiritust, jahvatatud vilja, rukist, kaera, elussigu ja jõutoitu. Laadis peale koetisaineid, soola, riidekaupu, laudu ja metsamaterjali, ehitustooraineid, propse ja väetisaineid.

10/ Sonda, olles raudteede sõlmpunktiks Aseri-Sonda ja Sonda-Mustvee kitsarööpmelistele teedele, on suurim puitmaterjali /prop-sid, palgid, pakud, ehitustoorained/ pealelaadimisjaam, toorained saabuvad Sondasse peamiselt Alutaguse-Avinurme metsapiirkonnist. Vähemal määral laaditi peale telliskive, põletuspuitu ja kartuleid. Maha laaditi peamiselt propse, põlevkivi /raudtee Sonda depoole/ ja jahvatatud vilja.

11/ Tudu, peale laadis peamiselt puitmaterjali /propse, palke, kasepakke, laudu ja põletuspuitu/, seevastu maha laadis ehitustooraineid kodutööstuse tarvis.

12/ Jõhvi maislinn /seal asub õlletööstusja paljud väikesed tööstus- ja kaubanduskäitised/, laadis peale peamiselt puitmaterjali, propse, palke, kasepakke, laudu, põletispuitu, telliskive, kartuleid, kartulijahu ja tärklist. Maha laadis ehitustooraineid, metallkaupu ja tööriistu, tsementi, lupja, naftasaadusi, piiritust, suhkrut, rukist, õlut, jõutoitu ja väetisaineid.

13/ Viljandi, kus asuvad kaks suurtööstuskäitist /linavabriku ja tulitikuvabriku näol/ ja rida kesktööstuskäitisi /toit- ja maitseainete, puu-, naha- ja metallitööstuse alal/, laadis peagu võrdselt nii maha kui ka peale. Mahalaaditud kaupadest tähtsamad on: puitmaterjal, tsement, väetisained, keemiaained, lubi, sool, sukur, jõutoit, paber ja papp ning metallkaup. Pealelaaditavaist kaupadest : propsid, palgid ja pakud, elussead, või, puuvili ja majjad, jahvatatud vili, linaseemned, tekstiiltoorained, lina, aknaklaas ja klaasasjad ning keemiaained.

14/ Raasiku jaam laadis peale peamiselt puitmassi /saabub Jägala Puumassi vabrikust/, vähemal määral piima, kartuleid, piiritust, elusloomi ja linde. Maha laaditi palke, pakke, propse, vähemal määral ka põletispuitu, tsementi ja lupja.

15/ Kohila suuralevik, ühe suurema paberivabriku asukohana, laadis maha peamiselt puitmassi, propse, põletispuitu, kivisütt ja koksi, põlevkivi ja linaseemneid, seevastu laadis peale paberit, pappi, vähemal määral ka propse, jõutoitu, piima .

16/ Türi, samanimelise paberitööstus-suurkäitise asukohana laadis maha kivisütt, koksi, põletispuitu, põlevkivi ja selle saadusi, ehitustooraineid, puitmassi, jõutoitu, rukist, nisu, kartuleid, haavapakke, metallkaupu, ning soola. Laadis peale paberit ja pappi, telliskive, puitmassi ning ehitustooraineid, elusloomi ja jahvatatud vilja.

17/ Valga, kus on esikohal raudteede metallisuurtööstuskäitis, millele järgneb puutööstus /siia kuulub ka raudteede immutustehas/, laadis maha peamiselt puitmaterjali, nagu põletuspuitu, laudu, palke ja pakke, ehitustooraineid, tsementi, lupja, naftasaadusi, soola, väetisaineid ja piiritust. Laadis peale telliskive, laudu, põletuspuitu, aknaklaasi, klaasasju, rukist ja elu sloomi.

18/ Irboska raudteejaamas laaditi peale peamiselt kipsi, väetisaineid ja soola, vähemal määral ka puuvilla, marju, aja- ja juurvilja, suhkrut, elussigu, lina, lupja ja naftasaadusi. Laadis maha peamiselt põletispuitu, vähemal määral ka väetisaineid, propse ja laudu ning telliskive.

19/ Jõgeva, kaubandusliku ja liikluseseloomuga kääbuslinnana /vrd. pisilinn/, laadis peale peamiselt puitmaterjali /põletispuitu, kase- ja haavapakke/, võid, elusloomi ja linde, piima, rukist, nisu ja kartuleid. Samal ajal laadis maha väetisaineid, jõutoitu, põlevkivi, naftasaadusi, tsementi, telliskive, soola ja suhkrut.

20/ Avinurme raudteejaamas laaditi peale peamiselt põletispuitu, propse, laudu ja igasugust saetud metsamaterjali, kase- ja haavapakke - laadis maha tsementi, telliskive ja väetisaineid.

21/ Turba raudteejaamas laaditi peale peamiselt turvast, vähemal määral ka puitmaterjali, nagu propse ja põletispuitu. Mahalaaditud kaupadest nimetamisväärsemad on: ehitustoorained, telliskivid, tsement, metallkaubad ja tööriistad.

22/ Vasalemma raudteejaamas, mille läheduses asub ka samanime-line marmorikaevandus ja paar vähemat lubjatööstust, laaditi peale ehitustooraineid, /lubjakivitooteid/ lupja, puitmaterjali ja kasepakke. Maha laaditi vähemal määral väetisaineid, jõutoite, telliskive ja toitaineid.

23/ Abja suuralevik ja raudteejaam laadis peale suuremal määral puitmaterjali /palke ja pakke, põletispuitu ja laudu/ ja rukist, vähemal määral nisu ja lina, jõutoitu, võid, puuvilja ja marju. Laaditi maha peamiselt väetisaineid, soola, suhkrut, metalli, põllutööriistu, tsementi, lupja, kivisütt ja koksi, põlevkiviaineid, keemiaaineid ja jõutoitu.

24/ Petseri /seal asub peamiselt pisikäitisi ja käsitööstusi, pealegi asub jaam kolme kilomeetri kaugusel linnast/ laadis peale peamiselt puitmaterjali, lina, elusloomi, rukist, ehitustooraineid, vähemal määral ka nisu, puuvilja ja marju, linaseemneid ja naftasaadusi. Samal ajal laadis maha peaaesjalikult väetisaineid, kalu, soola ja suhkrut, vähemal määral ka õlut, püülijahu, toit- ja maitseaineid, metallkaupu ning keemiasaadusi.

25/ Võru laadis peale puitmaterjali, nagu laudu, propse, kase- ja haavapakke, lina, elusloomi /ka elussead/, vähemal määral rukist, nisu, kaera, piiritust, linaseemneid, võid ja mune. Laadis maha peamiselt soola, suhkrut, õlut, kalu, väetisaineid, tsementi, nafta-

saadusi, metallkaupu, kivisütt, koksi ning põlevkivi,

26/ Aegviidu /omab tähtsuse metsatööstusasulana ja raudteejaamana/ laadis peale puitmaterjali nagu põletispuitu, palke, pakke, propse ja laudu. Laadis maha peamiselt toitaineid, jahvatatud vilja ja tsementi.

27/ Järva-Jaani, raudteejaamast ja suuralevikust laaditi peale peamiselt propse, põletispuitu ja rukist, vähemal määral ka elussigu, piima ja võid. Laaditi maha jõutoitu, väetisaineid, põlevkivi, tsementi, telliskivi, keemiasaadusi ja soola.

28/ Rake, ühe suurema lubjatööstuse asukohana, laadis peale lupja puitmaterjali, elusloomi ja ehitustooraineid. Maha laadis väetisaineid, jõutoitu, soola, tsementi, aknaklaasi ja klaasasju, telliskive, kivisütt, koksi ja naftasaadusi.

29/ Tamsalu laadis peale peamiselt lupja oma lubjatööstusest, ehitustooraineid, puitmaterjali, vähemal määral ka piima ja kartuleid. Laadis maha peamiselt väetisaineid, kivisütt, koksi ja jõutoitu.

30/ Männiku, tehniliste väeosade ja sõjaväe laskemoonaladude asukohana, laadis peale peamiselt lupja, ehitustooraineid, puitmaterjali, vähemal määral ka piima ja kartuleid. Peale laadis peamiselt kasepakke.

31/ Võhma /kiiresti arenev nn "Eesti-Taani põllumajandusliku tööstuse keskus"/ laadis maha peamiselt elussigu, väetisaineid, jõutoitu, rukist, põlevkivi, soola ja naftasaadusi. Laadis peale elussigu, liha igal kujul, peekonit, jõutoitu ja keemiasaadusi.

32/ Tapa liiklus- ja tööstuskeskusena laadis peale peamiselt puitmaterjali vähemal määral ka elusloomi, piiritust, aknaklaasi ja klaasasju. Maha laadis ~~elussigum~~, ~~piiritum~~ ehitustooraineid, väetisaineid, jõutoitu, elussigu, metallkaupu, telliskive, põlevkivi ja keemiasaadusi.

33/ Käru raudteejaam laadis peale peamiselt puitmaterjali nagu põletispuitu, propse, palke, männi-, kuuse-, kase- ja haavapakke, vähemal määral elussigu, elusloomi ja piima. Maha laadis väetisaineid, jõutoitu, soola ja muid toit- ja maitseaineid.

34/ Sangaste laadis peale peamiselt telliskive ja pitmaterjale, vähemal määral ka ehitustooraineid, rukist ja võid, maha laadis peamiselt väetisaineid, lupja ja tsem enti.

Tähtsamates jaamades maha- ja peale laaditud

kaupade käivete käsitletu. /Kaart nr.31/

Nagu eelnevast käsittelust selgus, laadivad meie linlikud keskused koguse järgi rohkem maha kui nad samal ajal omi tööstustooteid laadivad peale.

Järgnevas käsitelus vaatleksime esiteks kaubanduslikke keskusi - raudteejaamu - kus maha- ja pealelaaditud kaupade käive vahe /tn./ on mahalaadimise kasuks.

Tabel. nr. 100.

Jaamad, mille mahalaaditud kaupade käive ületab pealelaaditud kaupade käive.	Kogus, /tn./
Suur-Tallinn /incl.Nõmme, Pääsküla, Liiva Järve/	352779867
Tartu	36789
Eidapere	25005
Pärnu /incl. Papiniidu/	37964
Kohila	12171
Türi	11386
Kiviõli	10930
Valga	8304135
Narva	6546
Võhma	3969
Paldiski	5724
Männiku	3051
Sindi	2257
Saku	1369
Haapsalu	1314
Keava	1217

Tabel nr. 101.

Tähtsamad jaamad, mille pealelaaditud kaupade käive ületab mahalaaditud kaupade käive	Kogus /tn./
Küttejõu	140999
Kohtla	46420
Vasalemma	22520
Sonda	<del>27.164</del>
Rakvere	<del>15.089</del>
Tudu	27679
Jõhvi	29352
Turba	21801
Avinurme	21355
Irboska	19510
Aegviidu	20287
Järva-Jaani	14902
Rake	15614
Tamsalu	15011
Käru	15935
Sangaste	16020
Taheva	13801
Mõniste	11702
Tabivere	12066
Kabala	15164
Märjamaa	11457
Laiks are	12720
Voltveti	10652

Kõrg- ja Madal-Eesti erinev iseloom

kaubanduse alal.

E.Kant'i järgi oleks kõige loomulikum Eesti liigestus sub- ja superakvaatseiks regioonideks /resp. Kõrg- ja Madal-Eesti/, mille liigestuse järgi Lõuna-Järvamaa ja Viljandimaa kui oma loomu poolest täiesti sarnased piirkonnad moodustaksid õigupoolest terviku.

Kõrg-Eesti ala näitab üldiselt tihedamat kaubanduslikku tegevust, mida eriti toonitavad just Kõrg-Eesti raudteejaamade ümbrusesse tekkinud alevike kaubanduskäitiste tihedam võrk. Eriti on see kehtiv Kõrg-Eesti ääre aladel asuvate raudteejaamade asulate kohta. Seal esinev kaubanduskäitiste tihe võrk koos Viljandi-Abja-Paluoja-Mõisaküla-Võhma-Türi-Paide-Esna ja Tapa linlike keskusega moodustavad

tiheda lõunast põhja suunduva vöötme, mis eraldati Madal-Eesti hõreda kaubandusala Kõrg-Eesti tihedalt paiknenud kaubanduskäitiste võrgust. Viljandimaa kaubanduslike keskuste võrguga sarnlevad ka Põhja-Tartumaa kaubanduslikud keskused oma kaubanduslike käitiste võrguga, mis siirdub Võhmast üle Põltsamaa, Jõgeva ja Mustvee suurkeskuse Peipsini. Kõrg-Eesti näitas suhteliselt suuremat kaubanduslike käitiste võrku, võrreldes Madal-Eestiga, seoses sellega ka suuremat leviku tihedust. Kaubanduslikest keskustest hõredamad alad esinevad peamiselt Madal-Eesti läänepoolseis maakonnis /Lääne- ja Pärnumaa/. Tihedamalt on kaubanduskeskusi juba Madal-Eesti põhjapoolses osas, eriti aga Harjumaa lõunapoolses sopis so. Rapla-Kohila-Hageri piirkonnas ja ka kagu sektoris /Juuru-Kaiu rajoon/, see ala kujutab nõ. siirdeala Kõrg-Eestisse. Tihedama kaubanduskeskuste võrgu omab ka Virumaal Kohtla-Küttejõu-Kiviõli-Püssi tööstuspiirkond ja Kõrg-Eestiga sarnanev lavamaa Jõhvi ümbruskonnas. Peagu täiesti kaubanduskäitisteta on Alutaguse- soode ja metsade vööde, kuna see on väga hõredasti rahvastatud. Samuti on põhjustanud ka Pärnumaal kaubanduslike käitiste hõreda leviku just väike rahva tihedus, mis ju ongi kaubanduskäitiste arvulise kasvu peamiseks tõkestajaks. Osalt takistavad Pärnumaa tsentraalse süsteemi korrapärast kujunemist ka looduslikud tõkked, kuna seal loodes, idas ja lõunas levivad täiesti asustamata või väga hõredalt asustatud metsa- või rabavöötmed. E.Krepp'i<sup>1/</sup> järgi peaks eeldama kaubanduskäitiste võrgu tihedamat olemasolu just jõukamais maakonnis, seega peaksid siis kõik Kõrg-Eesti maakonnad olema suhteliselt tihedama kaubanduskäitiste võrguga, kuna see-

---

<sup>1/</sup> E.Krepp "Kaubandusettevõtete levik Eestis" - "Konjunktuur nr.11" 1935, lhk. 773.

vastu madalama elustandardiga Madal-Eesti maakonnis peaks leiduma kaubanduskäitisi vähem ja nende paiknemine peaks olema hajutatam. Nagu tegelikust kaubanduskäitiste levikust näeme, maksab see ka tõesti nii Kõrg- kui Madal-Eesti kohta. Kõrg-Eesti jõukamais maakonnis evivad suure tähtsuse linlikes keskustes asuvad laialdase filiaalide võrguga suurkaubanduskäitised, kuna seevastu madalama elustandardiga piirkonna tavalisimaks kaubanduslikumaks organiks on iseseisev väikekaubanduskäitis.

Kõrg-Eesti tihedaimaks kaubanduskeskuste alaks on Tartumaa. Ka üldiselt on Kõrg-Eestis kaubanduskeskuste arv kasvanud suhteliselt kiiremini kui eraldi asuvate kaupluste arv. Kõrg-Eesti on näidanud, et sinna kust vähegi intensiivsem kaubanduslik tegevus, kas raudteejaamades või nende läheduses, tekib õige pea pisialevik, mis vastavalt oma ümbruskonnale omab kiirema või aeglasema arengu tendentsi.

L õ p p s õ n a .

Nagu kõigist eelpooltoodust nägime, on kaupade vedu raudteil väga tihedas olenevuses linlike keskuste kaubandusliku tegevuse ja selle tegevuse iseloomuga ja vastupidi oleneb kaubanduskäitiste tegevus suures osas liiklusteestikust - seega ka raudteestikust ja selle kaubaveost. Raudteestikul on kaubandustegevuse levikus oluline tähtsus, sest selle asukoha suhtest kaubanduskäitiste asukohaga oleneb kaubanduskäitiste hea või halb asend, mis tingib kaubanduskäitiste suurema või väiksema käibe.

Kui aga vaatleksime raudteed, kui tähtsamat transportvahendit, eraldi ja tema elujõulisuse olenevust eriti - peame nentima, et tema elujõulisus ja edu olenevad peamiselt just kolmest tegurist.

Esimese tegurina, millest oleneb raudteede elujõulisus, peab mainima - raudteede eksploatatsiooni tarvidust oma riigi piires.

Teiseks suureks teguriks oleks - raudteede kaastöö tõhusus sadamate tegevusega, seoses kaubavahetusega välisriikidega.

Kolmanda põhjusena esineb - tagamaade ulatus ja kaubanduslik elavus. /E.V.R. tagamaad õigustavad raudteede pidevat - süstemaatilist - laiendamist/1/

Kui nüüd oleme jõudnud selgusele selle tiheda seose olemasolus, võime öelda - kui viime edasi ühe neist faktoreist, peavad tulema kaasa teised iseenesest kas nad tahavad või mitte.

Kõige kergem tee Eesti Kaubanduse ja majanduselu edasi vii-

---

1/ K.Steinmann, Raudtee, Eesti-Maa-Rahvas-Kultuur, Tartu 1926, lk.734

miseks peaks küll seisma uute kavatsetavate raudteede ehituse kiire läbiviimises, sest kui tekivad uued liiklusteed, tekib nende ümber asuvates maakohis otsekohe hoopis elavam ja intensiivsem iseloomuga kaubandustegevus.

K i r j a n d u s .

- C.Griinberg, Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd.8. 4 Aufl. 1928.
- Eesti Riiraudteede tegevus 1934/35, 1936/37, 1937/38, Riigi Statistika Keskbüroo, Tallinn 1938.
- Eesti Tööstus ja Kaubandus, Kodumaa saaduste keskkorralduse väljaanne. Tartu 1934.
- Eesti arvudes 1920-1935. Riigi statistika Keskbüroo, Tallinn 1936.
- Eesti Entsüklopeedia II ja V, Tartu 1935.
- Eesti maa, rahvas ja kultuur.
- E.Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, Tartu 1935.
- E.Krepp, Kaubandusettevõtete levik Eestis, "Konjunktuur" nr. 11 1935, lk. 773.
- Majandusteaduslik ajakiri I, Akadeemilise Majandusteaduse Seltsi väljaanne, Tartus, 1935.
- J.Paver and Mc.Clintock, Traffic and Trade, New-York and London 1935.
- E.Petersen, A.Market Analysis of the Denver Wholesale Trade Territory, Colorado 1936.
- Piimamajandus maailmas, Konjunktuurinstituude uurimused nr. 2, Konjunktuurinstituut, Tallinn, 1937.
- R.Passow, Die Methode der Nationalökonomischen Forschungen.
- J.H.v.Thünen. Zeitschrift f.d. gesamte Staatswissenschaft, 28 Jahrg. Tübingen 1901.
- E.Sax, Die Eisenbahnen, Berlin 1922.
- E.Salin, Der Isolierte Staat 1826-1926, Zeitsch.f.d. gesamte Staatswissenschaft 81 Bd, Tübingen 1926.
- P.H.Schmidt, Die klassischen Vorläufer einer wissenschaftlichen Wirtschaftsgeographie, "Die Handelshochschule St.Gallen 1899-1924" St.Gallen 1924.
- F.Aereboe. Allgemeine Landwirtschaftliche Betriebslehre, VII aufl. Berlin 1923.

J.H.v.Thiinen, Der Isolierte Staat - in Bewiehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Neudruck 1910, Hers G.von Heinrich Waenting, Jena 1910.

Valdade rahvastik l.III 1934 rahvaloenduse andmed, vihk I, Riigi Statistika Keskbüroo, Tallinn 1934.

Väliskaubandus 1935 /Eesti Majandus XIX/ Riigi Statistika Keskbüroo, Tallinn 1936.

Väliskaubandus 1936 a. /Eesti Majandus vihk XVIII/. Riigi Statistika Keskbüroo Tallinn 1937.

Valitsusasutiste tegevus 1918-1934, Riigikantselei väljaanne, Tallinn, 1934., 1934/35, 1935/36, 1937/38 ja 1938/39 a.

Eesti I, Tartumaa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1925.

Eesti II, Võrumaa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1926.

Eesti III, Setumaa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1928.

Eesti IV, Pärnumaa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1930.

Eesti V, Valgamaa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1932.

Eesti VII, Viljandimaa I üldosa, Eesti Kirjanduse Selts, Tartu 1939.

J.Janusson, Eesti Majanduslik Areng, Tallinn 1932.

Eesti Majandus 1934 a. Eesti Panga aastaraamat.

E.Kareda, Tartu ja tema abitsentraalide hulgikaubanduslikud minemialad, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1938.

E.Krepp, Tekstiilsaaduste müük ja siseturumaht Eestis, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllised, Tallinn, 1936.

E.Krepp, Tekstiilsaaduste hindade kujunemine ja turuokukord Inglises, Saksas ja Eestis, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllised, Tallinn, 1936.

E.Krepp, Läänemaa Tööstus ja Kaubandus, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllised, Tartu 1937.

E.Kareda, Tartu äriäest ja äridest, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllised, Tartu 1937.

E.Kareda, Märkmeid ühistuliste Kaubanduskäitiste Levingust, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1939.

- J.Kalviste, Põlevkivisaaduste Väljaveo Areng Eestis. Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1936.
- J.Maide, Eesti minemi raioonid, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1931.
- E.Kant, Tartu Linna Süda, Tartu 1924.
- E.Kant, Valga geograafiline ja majanduslik ülevaade, Tartu 1932.
- E.Reinwaldt, Läänemaa kalendus, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1937.
- J.Viidang, Läänemaa Põllumajandus, Tartu Ülikooli Majandusgeograafia Instituudi Üllitised, Tartu 1937.
- K.Steinmann, Raudtee, Eesti-Maa-Rahvas-Kultuur, Tartus 1926, lhk. 734.
- Konjunktuur Nr. 45/46 /8/9/ 1938, Tallinn.
- Konjunktuur Nr. 53/54 /4/5/, Tallinn 1939.
- Konjunktuur Nr. 38/39 /1/2/, Tallinn 1938.
- Kaupade vedu 1935/36 a. /60-sse kaupadegruppi jaotatuna - algmaterjal Liiklemise Statistika Büroos/.
- G.Weiler, Jönköping, Göteborg 1937, lk 166, ibid B.Werner, Gefle Stads handelsområde. En ekon.-geografisk under sökn. utg.av. Gefleposten 1932.
- Helge Nelson, Den svenska stadsygdens ekonomisk-geografiska karaktär, Svenska Geografiska Årsbok, 1928.
- Fridtjov Isachsen, De geografiske hoveddrag ved Oslos innenlandske distribusjonshandel, Svenska Geografiska Årsb., 1928.
- D.Sanderson, Rural, Social and Economic Areas in Central New-York Ithaca N.-York, 1934,
- Gunnar Bauman, Geografiska studier över Eksjö, Nässjö, Vetlanda och Tranås samt deras handelsomraden, Svenska Geografiska Årsbok, 1935.
- W.Rothkegel, Handbuch der Schätzungslehre für Brundbesitzungen I Band, Berlin 1930,
- S.Locklin, Economics of Transportation, Chicago 1935.

Märksed.

Kuna andmed raudtee kaupade veo kohta osaliselt Liiklemis-  
 statistika büroos olid kuu aruandes, siis tuli jaamade käive  
 leidmiseks kuu aruanded kokku võtta aasta aruandeks, <sup>mille</sup> mis järgi  
 oli alles võimalus kindlaks teha aasta jooksul jaamades peale-  
 ja mahalaaditud kaupade tabelisse kandmise<sup>ks</sup>, mis seetõttu oli  
 väga suure ajakuluga seoses. Ainult osa kaupu /ca 25/, mida  
 liiklemisstatistika oli pidanud vajalikuks, oli kokkuvõetuna  
 aasta aruandes. Algmaterjali nõudis laiaulatuslikku eeltööd,  
 selleks et võimaldada <sup>käiveldat</sup> majandusgeograafilist käsitletu.

Andmeid tehtud töö ulatusest.

Et iga jaama kohta tuleb keskmiselt koostada kaupade nimistu  
 /60 kaupa/, millele järgneb 120 märget /peale- ja mahalaadimine/  
 ning neile lisaneb 60-ne kauba kokkuvõtte 4 märget, seega kokku  
 124 märget.

Iga kauba kohta, mis oli aasta aruandes /24 gruppi/, tuli  
 teha pealelaadimise märkimiseks ca. 100 märget. Iga kauba kohta,  
 mis oli kuu aruandes /36 gruppi/, tuleb teha "peale" märgendamiseks  
 1200 märget, siis  $24 \times 100 = 2400$

$\nearrow 36 \times 1200 = 43200$

	45600 x 160
Peale	7296000 märget
Maha	67920 märget
Summa ja vahe	640 märget
	7364560 märget
	=====

Peale selle tuli teha töö paremaks käsitleluks 31 kaart.

K A A R T I D E N I M I S T U

=====

Kaardi nr.	Kaardi nimi.	Kaardi nr.	Kaardi nimi.
1.	Propid ja pakud.	17.	Väetisained.
2.	Põletispuit.	18.	Telliskivid.
3.	Kase-, saare ja lepa-pakud.	19.	Tsement.
4.	Lauad, liiprid ja plangud.	20.	Kivisüsi ja koks.
5.	Palgid ja pakud.	21.	Naftasaadused.
6.	Rukis.	22.	Sool.
7.	Elusloomad.	23.	Jõutoit.
8.	Elussead.	24.	Suhkur.
9.	Kartulid.	25.	Kalad.
10.	Keemiaained.	26.	Mitmesugused masinad.
11.	Või.	27.	Põllutööriistad.
12.	Nisu.	28.	Pealelaaditud kaupade aasta kogus.
13.	Piim.	29.	Mahalaaditud kaupade aasta kogus.
14.	Aknaklaas ja klaasasjad.	30.	Peale- ja mahalaaditud kaupade kogu käive aastas.
15.	Tekstiiltoorained.	31.	Vahe määritelu.
16.	Lina		

Jõustao protokoll.

Käesolevas toimikus on 226 (kakssada  
kakskümmend kaks) ümmeledud ja  
nummerdatud lehte.

22 augustil 1953 a.

H. Põgost  
Ahiõli korraldaja.