

TARTU RIIKLIKU ÜLIKOOLI TOIMETISED
УЧЕННЫЕ ЗАПИСКИ
ТАРТУСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

ALUSTATUD 1893. a.

VIHİK № 88

ВЫПУСК

ОСНОВАНЫ в 1893 г

GEOGRAAFIA-ALASEID TÖID
ТРУДЫ ПО ГЕОГРАФИИ

I



TARTU 1960

TARTU RIIKLIKU ÜLIKOOLI TOIMETISED
УЧЕННЫЕ ЗАПИСКИ
ТАРТУСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
ALUSTATUD 1893. a. VIHK 88 ВЫПУСК ОСНОВАНЫ в 1893 г.

GEOGRAAFIA-ALASEID TÖID
ТРУДЫ ПО ГЕОГРАФИИ

I

TARTU 1960

Redaktsioonikolleegium:

J. Aul, G. Kangro, P. Kard, S. Nõmmik (vast. toimetaja), A. Rõõmusoks,
E. Varep

E. Uuspõld ja A. Pravdin (sekretärid)

Редакционная коллегия:

Ю. Ауль, Г. Кангро, П. Кард, С. Ныммик (отв. редактор),
А. Рыымусокс, Э. Вареп

Э. Ууспыльд и А. Правдин (секретари)

MAJANDUSLIK RAJONEERIMINE TEOORIAS JA RAHVAMAJANDUSE PRAKTIKAS *

S. Nõmmik

Nõukogude majandusgeograafiateadusele iseloomulikuks mõisteks, millel on oma kindel koht ka rahvamajanduse praktikas, on majanduslik rajoneerimine. Järgnev ongi pühendatud selle kategooria rakendamise aspektidele.

1. Majanduslik rajoneerimine ja majandusgeograafiline mõtlemine

Iga teaduse ülesandeks on õigesti tunnetada objektiivses tegelikkuses valitsevaid seaduspärasusi ja neid seaduspärasusi rakendada inimese praktilises tegevuses.

Majandusgeograafia kuulub ühiskonnateaduste hulka. Tema uurimisobjektiks on ühiskondliku tootmise territoriaalsed vormid. Viimaste mitmekesisus on väga suur. Juba isegi väga piiratud alal võib kohata erinevaid tingimusi, millest tulenevalt majanduselu varieerub paigast paika. Majandusgeograafia ei saa piirduda tohutu faktidehulga loendamisega, nende konstateerimisega või palja kirjeldamisega. Ta peab nagu iga teinegi teadus leidma meetodeid, mis võimaldaksid faktide puhtinformatiivselt käsitlemiselt üle minna nähtuste tõlgendamisele, kirjeldamiselt analüüsile, s. o. seaduspärasuste väljaselgitamisele, mis määravad toimuvate protsesside sisu.

Majandusgeograafia, nagu teisedki teadused, teostab oma ülesandeid faktide empiirilise uurimise ja teoreetilise üldistamisega abstraktse mõtlemise abil ja vastavate järelduste ning väidete praktilise kontrollimise teel. Teoreetilise mõtlemise abil, teadusliku abstraherimise teel, sõelutakse nähtuste juhuslike seoste hulgast välja oluline, tungitakse nähtuste olemuse sügavusse, avatakse uuritavates nähtustes ja protsessides valitsevad objektiivsed seaduspärasused.

Korra loomise eesmärgil faktide ja nähtuste ülikülluses loob

* Ette kantud Eesti NSV bioloogide, geograafide ja keemikute teaduslik-pedagoogilisel konverentsil 1959. a. novembris Tartus.

iga teadus hulga mõisteid, mis oma olemuselt on üldistunud. Majandusgeograafia opereerib oma objekti uurides paljude poliitilise ökonomia mõistetega, nagu näiteks «tööstusettevõte», «külvipind», «majand» jne. Nende kõrval on majandusgeograafia loonud terve rea ainult majandusgeograafia omaseid mõisteid, nagu näiteks «majanduslik mõjupiirkond», «majanduslikud seosed», «territoriaalne tootmiskompleks», «majandusrajoon» ja palju teisi.

Teaduslik mõtlemine ei piirdu aga ainult mõistete loomisega. Mõistete abil luuakse omakorda loogilised süsteemid. Botaanikas on niisuguseks loogiliseks süsteemiks taimesüsteemaatika, zooloogias loomasüsteemaatika. Ka geograafiateadus vajab oma piiritult mitmekesise nähtustiku klassifitseerimise meetodit. Niisuguseks süstemaatikaks geograafiateaduses sai rajoneerimine¹ — maastikuline rajoneerimine füüsilises geograafias ja majanduslik rajoneerimine majandusgeograafias.

Majanduslik rajoneerimine erineb majandusteaduses rakendatavast majandusharude rajoneerimisest nii meetodilt kui ka sisult. Majandusharude rajoneerimise ülesandeks on ühe või teise tootmisharu paigutuses valitsevate seaduspärasuste avastamine ja tema tulemuseks on vastava tootmisharu (tööstuse või põllumajanduse) rajoonid. Niisiis peab majandusharude rajoneerimine silmas üht majanduslikku tunnust. Majandusgeograafia loob süsteemi majanduselu kui terve viku kvalitatiivsete territoriaalsete erinevuste baasil. Kompleksse majandusliku rajoneerimise tulemuseks on ühiskondliku tootmise kõikide elementide vastastikust funktsionaalset seost haaravad kompleksed majandusrajoonid. Järelikult lahendab majandusgeograafia majandusliku rajoneerimise teel kvalitatiivselt kõrgema ülesande kui majandusharude rajoneerimise puhul. Sellest tulenevad ka komplekssele majanduslikule rajoneerimisele esitatavad kõrgemad metodoloogilised ja meetodilised nõuded.

Igal teadusel on oma nähtustiku klassifitseerimise alused. Bioloogia süstemaatika näiteks toetub liigimõistele. Geograafilise rajoneerimise aluseks on taksonoomiline süsteem, mis füüsilises geograafias on tuletatud loodusliku keskkonna ja majandusgeograafias — geograafilise tööjaotuse vormide baasil.

Füüsilise geograafia lähtub rajoneerimisel loodusliku keskkonna objektiivsetest iseärasustest, mis tulenevad loodusseaduste toimest. Majandusgeograafia toetub majanduslikul rajoneerimisel majanduselu objektiivsetele territoriaalsetele iseärasustele, mille määrab ära ühiskonna arengu seaduste toime. Füüsilis-geo-

¹ В. М. Четыркин, Средняя Азия (Опыт комплексной географической характеристики и районирования), Москва—Ленинград, 1958, lk. 58.

graafiline ja majanduslik rajoneerimine on seega omavahel seotud territooriumi kaudu. See seos tuleneb antud territooriumi looduslikest ja samal territooriumil formeerunud majanduselu iseärasustest. Kuid üldreeglina füüsilis-geograafiliste ja majanduslike rajoonide piirid ei ühti. Neist kummalgi on erinevad rajooni kujundavad faktorid. Füüsilis-geograafilisel rajoneerimisel on selleks ühed või teised loodusliku keskkonna komponendid, majandusrajoonis aga peaaegu alati tööstus.

Eeltoodut resümeerides võime öelda, et majanduslik rajoneerimine on teatud mõtlemisoperatsioon, mis nähtusi üldistades läheb loogiliselt üle vähem üldiselt, sisult kitsamalt mõistelt üldisemale, mahult laiemale mõistele. Majanduslik rajoneerimine on seega maakeral levivate piiritult mitmekesiste majandusgeograafiliste nähtuste üldistamise, süstematiseerimise ja klassifitseerimise meetodiks, või nagu kirjutab N. N. Kolosovski, rajoneerimine on: «. looduse ja ühiskonnaelu mitmesuguseid külgi uurivate geograafiliste distsipliinide teaduslike andmete dialektilise komplekteerimise meetodiks».²

See on probleemi üks külg.

Teoreetilise mõtlemise aluseks on alati objektiivses tegelikkuses peituvad faktid ja nähtused. Fr. Engels kirjutab: «Meie oleme kõik nõus sellega, et ükskõik missuguse teaduse alal, tuleb lähtuda meie antud faktidest.»³ Majandusliku rajoneerimise kui teoreetilise üldistamise aluseks on objektiivses tegelikkuses eksisteerivad majanduselu territoriaalsed erinevused. Niisiis, majanduslik rajoneerimine, olles teoreetilise üldistamise meetodiks, on samaaegselt ka territooriumi liigestamine objektiivselt olemasolevate majanduslike rajoonide süsteemiks, millel on suur tähtsus rahvamajanduse praktika seisukohalt. Selles seisnebki majandusliku rajoneerimise teine tähendus ja samaaegselt seos teooria ja praktika vahel.

2. Majanduslik rajoneerimine ja geografiline tööjaotus

Et vastata küsimusele, missugune suhe valitseb majandusliku rajoneerimise ja geograafilise tööjaotuse vahel, alustame ühiskondliku tööjaotuse arengu vaatlemisega.

Ühiskondlik tööjaotus tekkis siis, kui tootjad enam ei piirdunud tootmisega oma tarbeks, vaid hakkasid tootma vahetuseks. Kaubamajanduse puhul majandid spetsialiseeruvad teatud kaupade tootmiseks, kasvab majandusharude arv, samal ajal aga väheneb nende majandite arv, mis täidavad ühtesid ja samu funktsioone.⁴ See ongi ühiskondliku tööjaotuse kujunemise protsessi sisuks.

² Н. Н. Колосовский, Основы экономического районирования, Москва, 1958, lk. 182—183.

³ Ф. Энгельс, Диалектика природы, Москва, 1948, lk. 28.

⁴ В. И. Ленин, Теосед, 3. kd., Tallinn 1950, lk. 16.

Ühiskondlik tööjaotus, levides üha uutele majanditele ja tootmisharudele, haaras üha uusi paikkondi ühiskondliku tööjaotuse sidemetega. Maad ja rajoonid, olles lahutatud üksteisest suurema või väiksema vahemaaga, hakkasid tootma üksteisele — tekkis ühiskondlik territoriaalne ehk geograafiline tööjaotus. Nii siis kujutab geograafiline tööjaotus endast ühiskondlikku tööjaotust paikkondade vahel, või nagu N. N. Baranski formuleerib — «ühiskondliku tööjaotuse ruumilist vormi»⁵.

Geograafilise tööjaotuse iseloomu, tema vormide iseärasused, määrab ühiskondlik kord. Igale ühiskondlik-majanduslikule formatsioonile vastab temale iseloomulik geograafiline tööjaotus.

Kapitalismi puhul määrab geograafilise tööjaotuse iseloomu selle ühiskondliku formatsiooni põhiline majandusseadus — püüe saada maksimaalset kasumit. Kasum määrab ära, missugused looduslikud ressursid võetakse kasutusele esmajärjekorras, kasumist olenevad kapitalimahutuste ja rahvastiku liikumise suunad, kasumist oleneb, missugustes maades ja rajoonides missugused majandusharud arenevad ja missugustele tootmisharudele maad ja rajoonid stiihiliselt spetsialiseeruvad.

Sotsialistlikes maades kujuneb geograafilise tööjaotuse iseloom sotsialismi põhilise majandusseaduse toimel. Kogu ühiskonna järjest kasvavate vajaduste maksimaalne rahuldamine tootmise pideva kasvu ja täiustamise tingimustes kõrgeima tehnika baasil määrab ära geograafilise tööjaotuse arengu suunad ja vormid sotsialistlikes maades. Geograafiline tööjaotus areneb siin rasketööstuse eelisarendamise ja kõigi looduslike ja majanduslike ressursside ratsionaalseima tootmisesse rakendamise tingimustes.

Geograafilise tööjaotuse arengus tekkisid sotsiaalmajanduslike ja looduslike tingimuste ning ressursside erinevustest majandusharude järjest muutuvad ruumilised rühmitused, mis erinevad üksteisest nii majanduse struktuurilt kui ka majandusharude vastastikuse seostatuse ja sõltuvuse astme ning loodusliku aluse iseloomu poolest.

Niisugused tootmisharude territoriaalsed kooslused võivad endast kujutada tootmisharude ja ettevõtete vastastikku seostamata või nõrgalt seostatud grupeeringuid, mida ühendab ainult ühine territoorium; nad võivad endast kujutada aga ka majandusharude ja ettevõtete keerulist vastastikuste sõltuvuste süsteemi — territoriaalseid tootmiskomplekse.⁶ Geograafilise tööjaotuse objektiivne protsess areneb majanduselu territoriaalsete rühmituste komplekskuse suunas.⁷ Selle arengu lõppeesmärgiks

⁵ Н. Н. Баранский, Экономическая география. Экономическая картография, Москва, 1956, lk. 55.

⁶ Н. Н. Колосовский, Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советской экономической географии. Вопросы географии, сб. № 6. Москва, 1947, lk. 133.

⁷ В. М. Четыркин, О районообразующих признаках в советском экономическом районировании. Вопросы географии, сб. № 41, Москва, 1957, lk. 20.

on kõigi seoste maksimaalne väljaarendamine, mis on võimalikud antud eelduste juures.

Majanduselu kompleksseks arenguks üldse ja territoriaalses lõikes on eriti soodsad eeldused sotsialistliku ühiskondlik-majandusliku formatsiooni tingimustes. Siin toimub kogu geograafilise tööjaotuse areng rahvamajanduse plaanipärase (proportsionaalse) arengu tingimustes: komplekssus on sotsialistliku geograafilise tööjaotuse arengu kõige iseloomulikumaid jooni

Majanduselu territoriaalsed rühmitused arenevad edasi vertikaalselt, s. o. sügavuti, üha uute seoste tekkimise teel majandusharude eneste ja majanduselu ning loodusliku aluse vahel. Nad arenevad edasi ka horisontaalselt, s. o. uute territooriumide tõmbamisega tootmisalasesse suhtlemisse. Mõlemad protsessid arenevad ühtsuses ja kujutavad endast tegelikult majanduslike rajoonide formeerumisprotsessi. Sealjuures moodustab territoriaalne tootmiskompleks südamiku, mille ümber aja jooksul formeerub majandusrajoon.

Rajooni moodustamisel võivad osaleda mitu niisugust majandusharude territoriaalset rühmitust, seostudes oma arengus üksteisega. Näiteid võib tuua siin lõpmatult palju, ent piirdugem meile lähemaga ja näitlikumaga. Eesti NSV kirdeosast võime kõnelda käesoleval ajal juba kui iseseisvast majandusrajoonist. Selle rajooni südamiku moodustab hästi arenenud territoriaalne tootmiskompleks, mille juhtivaks tuumikuks on põlevkivi-keemiatööstus. Iga uue kaevanduse, vabriku ja tsehhiaga tekkisid selles kompleksis uued tootmiseseosed. Aja jooksul haaras see juhtiv tuumik uusi territooriumi osi oma süsteemi. Aastat 15 tagasi olid tootmiseseosed põlevkivirajooni südamiku ja Kirde-Eesti idapoolseima tööstuskolde — Narva — vahel veel nõrgad. Kaasajaks, Balti elektrijaama käikulaskmise momendiks, on need kaks tööstuskollet seostumas ühtseks majandusrajooniks. Sama protsess areneb ka Kirde-Eesti lääneosas Rakvere—Kunda piirkonnas. Kõik siin tekkivad uued majanduselu avaldused on ühel või teisel viisil seotud põlevkivibasseiniga. Kõik see on majandusrajooni formeerumise konkreetseks avalduseks Nõukogude Eesti geograafilise tööjaotuse süsteemis. Teine näide — Uraal. Kui XVI, XVII sajandil algas Uraali loodusrikkuste eksploateerimine, olid siia rajatud ettevõtted omavahel nõrgalt või üldse mitte seotud. Tänapäeval võime õigusega kõnelda Uraali territoriaalsetest tootmiskompleksidest, mis hõlmavad Kesk- ja Lõuna-Uraali ja mis moodustavad Uraali majandusrajooni.

Niisiis formeeruvad majanduslikud rajoonid objektiivselt geograafilise tööjaotuse arengus, antud ühiskondlik-majandusliku formatsiooni põhiliste majanduse arengu seaduste mõju all. Iga majandusrajoon on spetsialiseerunud lüli antud maa geograafilises tööjaotuses. Majanduslike rajoonide süsteem on geograafilise tööjaotuse materiaalseks väljenduseks: ta peegeldab antud

maa ühiskondlik-territoriaalse tööjaotuse iseärasusi. Sellepärast on geograafilise tööjaotuse seaduspärasused rajoonide formeerumisprotsessi põhilisteks seaduspärasusteks.

3. Majanduslike rajoonide formeerumise ja rajoneerimise tunnustest

Eespool selgus, et majandusrajoonid formeeruvad objektiivselt geograafilise tööjaotuse arengus majanduselu diferentseerumise tulemusena.

Rajoonide formeerumise peamiseks teljeks on need majandus-
harud, millega üks või teine rajoon võtab osa kogu maa geograafilisest tööjaotusest ja mis moodustavad tema tootmiskompleksi spetsialiseerimise aluse. Rajooni spetsialiseerimise olemus seisneb rajooni majanduse eredalt väljenduvast spetsiifilises arengusuunas, mis peegeldab seaduspäraselt maal ajalooliselt kujunenud geograafilist tööjaotust.⁸

Materiaalse tootmise spetsialiseerumine ongi tähtsaimaks kriteeriumiks majanduslike rajoonide formeerumisel ja nende väljaeraldamisel.

Nõukogude majanduslike rajoonide arengutee on nende spetsialiseerumise lakkamatu kvalitatiivse muutumise teekomplekssuse suunas. Majanduse kompleksne areng ei tähenda kõigi juba olemasolevate tootmisharude ühesugust kasvu ja juba väljakujunenud proportsioonide püsimist tootmisharude vahel. Majanduse kompleksne areng seisneb rajooni juhtivate majandus-
harude vahelise vastastikuse seostatuse süvendamises. Spetsialiseerimise kompleksne areng viib materiaalse tootmise territooriumil olukorrani, kus kõik osalevad tootmisharud on üksteisega ja omavahel nii tihedasti seostatud, et moodustavad katkestamatu tootmisterviku, millel on ka rangelt piiratud ruumiline ulatus.⁹ Tootmise kompleksne areng viib kohalike ressursside ratsionaalsemale kasutamisele, kaugvedude likvideerimisele ja seega ühiskondliku tootlikkuse tõusule. Sellega ongi seletatav suur tähelepanu, mida NLKP ja Nõukogude valitsus omistavad rahvamajanduse komplekssele arendamisele.¹⁰ Rahvamajanduse kompleksse arengu arvestamine on nõukogude majandusliku rajoneerimise üheks põhinõudeks.

Majanduslike rajoonide formeerumise ja seega ka rajoneerimise oluliseks tunnuseks on majanduslik tõmbumus (экономическое тяготение) rajooni tuumiku suunas.¹¹ Nagu ülal

⁸ И. В. Комар, О крупных экономико-географических районах СССР. Известия Академии Наук, серия географическая, № 3, 1959, lk. 46.

⁹ В. М. Четыркин, *op. cit.*, lk. 22.

¹⁰ N. S. Gruštšov, NSV Liidu rahvamajanduse arendamise kontroll-
arvud aastaiks 1959—1965, Tallinn 1950, lk. 41.

¹¹ П. М. Алампиев, Экономические административные районы СССР. Известия Академии Наук, серия географическая, № 5, 1957, lk. 18.

selgus, on rajoonis seaduspäraselt niisuguseks tuumikuks teatud territoriaalne tootmiskompleks, mõni tööstussõlm, mis avaldab mõju teda ümbritsevale majanduslikule territooriumile. Ta loob oma mõjupiirkonna, võttes sellel asuva tööstuse ja ka põllumajanduse nagu oma haardesse. Nii tekibki aja jooksul tootmise territoriaalne ühtsus — majandusrajoon.

Nõukogude majanduslike rajoonide formeerumisprotsess on põhijoontes objektiivne protsess, mis läbib terve rea staadiume ja faase. See protsess kulgeb pidevalt, üha uute sisemiste vastuolude tekkimise teel rajooni majanduses, eriti aga tema tootmise süsteemis. Need vastuolud, mis endast kujutavad spetsiaal-seid arenguprobleeme, ongi arengut edasiviivaks jõuks. Ehk teisiti: takistuste kõrvaldamine rajooni arenguteelt on tegelikult rajooni arenguprobleemide lahendamine. Näiteks märgiti esimese viisaastaku plaanis, et Volgamaa arengut takistab energiaressursside vähesus. Niisugune olukord tähendas tegelikult teatud vastuolu tekkimist rahvamajanduse arengu vajaduste ja nende vajaduste rahuldamise võimaluste vahel. Volgamaa arengu põhiprobleemiks kujunes energiabaasi loomine kiiresti arenevale rahvamajandusele. Võimsa naftatööstuse loomine ja hiigelhüdroelektrijaamade rajamine järgmiste viisaastakute jooksul tähendas tegelikult Volgamaa arengu põhiküsimuste lahendamist. Arenguprobleemid seovad antud territooriumi ühtseks tervikuks ja ongi selletõttu olulisteks tunnusteks majanduslike rajoonide formeerumisel ja majanduslike rajoonide väljaeraldamisel. Ülaltoodust järeldub, et nõukogude majanduslik rajoneerimine on perspektiivne rajoneerimine, mis võitleb aktiivselt iga majandusrajooni uue majandusliku ilme kujundamise eest vastavalt olemasolevatele võimalustele ja maa majandusliku arengu üldriiklikule plaanile.

Rajooni ja maa vahekorra küsimuses lähtub nõukogude majandusgeograafiateadus terviku ja osa vahekorra marksistlikust käsitlusest. Majandusliku rajoneerimisega luuakse rajoonide süsteem, milles iga rajoon on teatud lülilik geograafilises tööjaotuses ja täidab kindlaid funktsioone rahvamajanduses kui tervikus. Iga rajoon on nagu elava organismi osa, mis täidab temale määratud ülesannet organismi töös. Maa ja tema rajoon, nagu tervik ja osa, arenevad lahutamatus ühtsuses. Maa kui tervik määrab rajoonide kui osade funktsioonid, rajoonide spetsiifilised funktsioonid omakorda määravad kogu maa kui terviku majandusliku tegevuse iseloomu.¹² Siit järeldub, et majanduslikud rajoonid ei saa tekkida ega eksisteerida üksinda, omaette, väljaspool vastava maa rajoonidesüsteemi. Seega majanduslik rajoneerimine, kujutades endast maa liigestamist osadeks, on vältimatult seotud rajoonidevahe-

¹² Б. Рыхловский, Об экономическом районировании стран народной демократии. Известия Академии Наук, серия географическая, № 1, 1958, lk. 147.

lise koostöö organiseerimisega. Need on õieti ühe protsessi kaks külge, sest majanduslike rajoonide formeerumisprotsess ja rajoonidevahelise majandusliku koostöö kujunemine arenevad lahutamatus ühtsuses. Vahetuse organiseerimine on majanduslike rajoonide olemise ja arengu vajalikuks tingimuseks.

Niisiis eraldatakse nõukogude majandusrajoonid maa kui terviku objektiivselt olemasolevate osadena, millele on iseloomulik rahvamajanduslike probleemide ühtsus, ja mis täidavad neile omase tootmisspetsiifika tõttu teatud kindlaid funktsioone maa geograafilises tööjaotuses.

Rajoonide süsteem seob maa mitmesuguse majandusliku tegevusega osad ühtseks tervikuks. Nõukogude majanduslikud rajoonid moodustavad vastastikku subordineeritud ja vastastikku seostatud rajoonide ühtse süsteemi.

4. Majanduslikud rajoonid objektiivses reaalsuses ja probleemi teaduslik lahendus

Kooskõlas majanduslike rajoonide formeerumise objektiivsuse printsiibiga on teatud ajamomendiks igal maal objektiivselt olemas ainult üks majanduslike rajoonide süsteem. Järelikult saab antud maa teadusliku rajoneerimise tulemuseks olla ainult üks lahendus, ainult üks majanduslike rajoonide süsteem, mis vastab objektiivsele reaalsusele. Niisuguse ainuvõimaliku rajoonidesüsteemi otsimine, avastamine ja tõestamine on majandusgeograafia teaduse üheks põhiülesandeks.

Kuid millega seletada siis asjaolu, et teaduslikus kirjanduses esineb maade majandusliku rajoneerimise mitmesuguseid variante? Näiteks eraldatakse NSV Liidu Riikliku Plaanikomisjoni rajoneerimisega meie maal 13 majanduslikku põhirajooni, N. N. Kolossovski liigestab NSV Liidu territooriumi 26 majandusrajooniks jne.¹³ Tekib küsimus, kas siis ühed neist skeemidest on õiged ja teised ekslikud? Tegelikult iga teadlane-autor püüdleb tõe poole, käesoleval juhul majanduslike rajoonide objektiivselt eksisteeriva süsteemi avastamisele. Ühel autoril õnnestub see enam, teisel vähem, kuid tõetera peitub igas niisuguses püüdluses ja selle konkreetsetes tulemuses. Teadusliku rajoneerimise tulemused otsustab see, kuivõrd õiged on metodoloogilised lähtekohad ja rakendatud meetodiline arsenal, kuivõrd on autoril õnnestunud avastada rajoonide formeerumises ja arengus valitsevaid objektiivseid seaduspärasusi ning õigesti lahti mõtestada majanduslike rajoonide sisu. Majandusliku rajoneerimise õigsuse kriteeriumiks on tegelikkuses esinevate majanduselu iseärasuste ja arengutendentside tõepärane peegeldamine.

Eeltoodust nähtub, et majanduslik rajoneerimine on küllaltki

¹³ И. И. Белоусов, О проекте экономического районирования СССР, составленном Н. Н. Колосовским. Вопросы географии, сборник № 41, 1957, lk. 29.

keerukas teaduslik probleem. Teaduslikult hästi põhjendatud tulemusteks ei piisa ühe või kahe autori püüdlustest. Majanduslik rajoneerimine haarab ju looduse ja majanduselu mitmesugused küljed. Sellepärast on vajalik, et majandusliku rajoneerimise probleemi lahendamisele suunataks kõikide asjasse puutuvate teadusharude loovad püüdlused, mis, juhindudes kompleksse majandusliku rajoneerimise metodoloogiast ja metoodikast, asetaksid kõik omapoolsed tellised majandusliku rajoneerimise suurejoonelise ehituse müüri.

Nõukogude teadusel on sellel alal väärtuslikke kogemusi GOELRO plaani ja esimese viisaastaku plaani koostamisele eelnenud laiaulatusliku teadusliku uurimistöö näol. V. I. Lenini juhtimisel tõmmati siis ühisele tööle praktikud ja õpetlased. Majandusliku rajoneerimise variandid anti siis üldrahvalikuks arutlemiseks. Just viimase asjaolu tõttu on need ajaloolised dokumendid teadusliku mõtte väärtuslikuks allikaks ka kaasajal. Selles laiaulatuslikus teaduslikus uurimistöös kristalliseerusidki marksistliku majandusliku rajoneerimise metodoloogilised alused, mis on nõukogude majandusgeograafia suurejooneliseks saavutuseks. Nõukogude majandusliku rajoneerimise teooria loojatena andsid hindamatu panuse akadeemikud I. G. Aleksandrov ja G. M. Kržižanovski, professorid N. N. Kolossovski, V. M. Tšetörkin jt. Hiljem on seda teooriat edasi arendanud mitmed teised nõukogude õpetlased.

Järgneval perioodil muutus majanduslik rajoneerimine peamiselt NSV Liidu Riikliku Plaanikomisjoni sisemiseks asjaks. NSV Liidu majandusliku rajoneerimise küsimused lahendati peamiselt ilma nõukogude geograafiateaduse ja laiema avalikkuse osavõtuta.¹⁴ Pärast NLK Partei XXI kongressi ajaloolisi otsuseid on teaduslik uurimistöö majandusliku rajoneerimise alal aktiiviseerunud. See peegeldub nii teadusliku perioodika veergudel kui ka mitmete spetsiaalsete väljaannete ilmunumises.

5. Majanduslik rajoneerimine ja rahvamajanduse planeerimine ning juhtimine

Järgnevas püüame leida vastuse küsimusele, missugune seos valitseb majandusliku rajoneerimise ja rahvamajanduse planeerimise ja juhtimise vahel.

Sotsialistliku rahvamajanduse areng on vahetult seotud tootmise ratsionaalse organiseerimisega, s. o. tootmise planeerimisega territooriumil vastavalt sotsialistliku majanduse arenguseadustele. Rahvamajanduse planeerimise võimalikkus ja paratamatus tuleneb juba sotsialistliku tootmisviisi

¹⁴ С. В. Калесник, Общий взгляд на развитие некоторых отраслей географии в СССР за годы Советской власти. Известия ВГО, вып. 5, 1957; О. А. Константинов, Советское районирование за 40 лет. Известия ВГО, вып. 5, 1957, lk. 443.

olemusest; sotsialistlik tootmine ei saa areneda stiihiliselt. Rahvamajanduse planeerimine on sotsialistliku riigi üks tähtsamaid funktsioone.

Sotsialistliku planeerimise põhiliseks meetodiks on kompleksne planeerimine rajoonide lõikes. Juba GOELRO plaanis fikseeriti rahvamajanduse ratsionaalse organiseerimise ja planeerimise alusena majanduslikult iseseisvad ühikud — rajoonid.¹⁵ Sama seisukoht leiab kinnitamist esimese viisaastaku plaanis: «Geograafiline tööjaotus, mis kapitalismi puhul areneb kui stiihiline protsess, muutub sotsialismi juures töö plaanipärase territoriaalse organiseerimise meetodiks rajoonilise spetsialiseerimisega.»¹⁶

Kompleksse planeerimise paratamatus rajoonide lõikes tuleneb asjaolust, et majanduslikud rajoonid on ühtlasi geograafilise tööjaotuse territoriaalsed lülid. Rahvamajanduse planeerimine rajoonide lõikes võimaldab ühelt poolt sügavamalt ära kasutada kohalikke ressursse ja rahvastiku tootmiskogemusi ühiskonna huvides. Teiselt poolt on planeerimine rajoonide lõikes rajoonidevahelise ratsionaalse koostöö organiseerimise ja disproportsioonide kõrvaldamise vältimatult vajalikuks eelduseks ja tingimuseks. Seega toetuvad juhtivad organid rahvamajanduse planeerimisel ja sotsialistliku geograafilise tööjaotuse organiseerimisel majanduslikule rajoneerimisele. Sotsialistliku ülesehitustöö praktika kinnitab täiesti väidet, et tootlike jõudude arengu ja geograafilise paigutuse õige planeerimine on võimalik ainult teaduslikult põhjendatud majandusliku rajoneerimise alusel. Lähtudes ühiskonna kui terviku vajadustest, on majandusliku rajoneerimise praktiliseks eesmärgiks välja eraldada niisugune rajoonide süsteem, mis kindlustaks maksimaalse potentsiaalse ühiskondliku töövõime, ja selle rakendamise korral kõrgeima ühiskondliku töötootlikkuse vähima töökuluga.

Teiselt poolt mõjustab sotsialistlik riik plaaniorganite kaudu tugevasti majanduslike rajoonide formeerumist. Õige majandusliku rajoneerimise korral avatakse maa majanduslike rajoonide formeerumise objektiivne protsess ja vastavalt rahvamajanduse plaanipärase (proportsionaalse) arengu seadusele suunatakse majanduslike rajoonide arengut sotsialistliku ühiskonna huvides.

Kokku võttes võib öelda, et majanduslik rajoneerimine ei paku ainult teoreetilist huvi. Selle küsimuse teaduslikult põhjendatud lahendamiseks on huvitatud kogu rahvamajanduse planeerimine ja juhtimine. Majanduslik rajoneerimine on aluseks ja eelduseks rahvamajanduse komplekssele planeerimisele, riiklike plaanide

¹⁵ Вопросы экономического районирования, Москва, 1957, lk. 5.

¹⁶ Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР, том III, ч. I, Москва, 1929, lk. 9.

elluviimisele, s. o. rahvamajanduse juhtimisele. Sotsialistliku rahvamajanduse planeerimine ja juhtimine ning majanduslik rajoneerimine arenevad dialektilises ühtsuses. Majanduslik rajoneerimine on rahvamajanduse praktika jaoks eelkõige ühiskondliku töö territooriaalse organiseerimise vormiks ja meetodiks.

6. Rahvamajanduse areng ja majandusliku rajoneerimise ülesanded

Juba nõukogude võimu esimestest päevadest peale vaadati rajoneerimisele kui abinõule, mis aktiivselt mõjustab sotsialistliku tootmise ratsionaalset organiseerimist. Sellepärast peegelduvad NSV Liidu territooriumi majandusliku rajoneerimise ja sotsialistliku tootmise ratsionaalse paigutuse küsimused paljudes NLKP ja Nõukogude valitsuse ajaloolistes dokumentides. Eriti suurt tähelepanu osutati tootlike jõudude paigutuse parandamisele ja geograafilise tööjaotuse ratsionaliseerimisele NLKP XX kongressil ja XXI erakorralisel kongressil¹⁷ ning NLKP Keskkomitee veebruaripleenumil 1957 a. Tootlike jõudude kiire areng ja sellega seotud suured muutused NSV Liidu geograafilises tööjaotuses sõjajärgsel perioodil viisid paratamatult kehtiva generaalse rajoneerimise kriitilisele revideerimisele. NSV Liidu Riikliku Plaanikomitee, NSV Liidu Teaduste Akadeemia vastavate instituutide ja kõrgemate õppeasutuste juhtivatest teadlastest koosnev komisjon töötab juba alates 1956. aastast NSV Liidu uue generaalse rajoneerimise projekti koostamisel. See töö ei ole veel lõpule viidud. Seni kehtiva generaalse rajoneerimise kohaselt kuulub Eesti NSV ühes Läti NSV-ga, Leedu NSV-ga ja Valgevene NSV-ga NSV Liidu Läänerajooni.

NLKP Keskkomitee veebruaripleenumil 1957 a. on eriline koht NSV Liidu majandusliku rajoneerimise ajaloos. Nimelt esitati selle pleenumi otsusega nõukogude rahvale avalikuks arutamiseks tööstuse ja ehitustegevuse juhtimise edasise täiustamise abinõud ja selle alusena administratiivmajanduslike rajoonide süsteem. Viimane kehtestati seadusena NSV Liidu Ülemnõukogu seitsmenda istungjärgu poolt.

Administratiivmajanduslikud rajoonid erinevad oma funktsioonide poolest põhilistest majanduslikest rajoonidest. Põhilised majanduslikud rajoonid on ette nähtud tootmise territoriaalsete proportsioonide kindlakstegemiseks, perspektiivseks ja jooksvaks planeerimiseks, rahvamajanduse spetsialiseerimise ja kompleksse

¹⁷ N. S. Hruštšov, NSV Liidu rahvamajanduse arendamise kontrollarvud aastaks 1959—1965. Ettekanne Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei erakorralisele XXI kongressile, Tallinn 1959, lk. 35.

arengu kindlustamiseks, arvestades NSV Liidu territooriumi suurte osade majanduslikke ja looduslikke tingimusi. Administratiiv-majandusliku rajoneerimise funktsiooniks on tööstuse ja ehitustegevuse juhtimine ja planeerimine territoriaalsel printsiibil.¹⁸

NSV Liidu territoorium on liigestatud 104 administratiivmajanduslikuks rajooniks. Igal niisugusel rajoonil on oma rahvamajanduse nõukogu. Eesti NSV moodustab NSV Liidu administratiiv-majandusliku rajoneerimise süsteemi ühe lüli — iseseisva administratiiv-majandusliku rajooni. Rahvamajanduse Nõukogule on allutatud ca 80% Eesti NSV tööstusest (tööstuse kogutoodangu rahalise väärtuse järgi otsustades)¹⁹

Rahvamajanduse nõukogude loomine, tööstuse ja ehitustegevuse ümberkorraldamine territoriaalsel printsiibil on andnud suurt majanduslikku efekti. See võimaldab täielikumalt ära kasutada kohalikke looduslikke ja majanduslikke reserve, suurendada töötajate initsiatiivi ja aktiivsust, tõsta tööstuse ja ehitustegevuse juhtimise operatiivsust ja ületada ametkondlikud barjäärid, mis olid tõsiseks takistuseks rahvamajanduse komplekssele arengule.

NSV Liidu territooriumi korduva rajoneerimise vajadus tuleb elust enesest ja on tingitud järgnevaist asjaoludest.

Iga väljatöötatud majanduslike rajoonide süsteem peab ellurakendamise momendil vastama ja vastabki objektiivsele tegelekkusele. Kuid juba kehtestamise momendist peale tekib majanduselu arenguga teatud diferents kehtiva rajoneerimise ja objektiivselt olemasoleva rajoonidesüsteemi vahel. Majanduselu arengut võib mõnel määral võrrelda olukorraga malelaual: nii nagu iga uue käiguga malelaual tekib uus olukord, nii ka iga uue tööstusettevõtte, raudteeliini või põllumajandusrajooni ilmumisega tekib hulk nihkeid, uusi seoseid majandusharude ja majandusrajoonide vahel, mis omakorda toob kaasa muutusi majandusrajoonides ja nende piirides. Nende nihete ja liikumiste arvestamine on paratamatult vajalik ühiskondliku tootlikkuse kasvu organiseerimise huvides. Majandusrajoonide olemasolevas süsteemis toimivate muudatuste ja kehtiva rajoneerimise korrigeerimise vajaduse väljaselgitamiseks on vajalik pidev uurimistöö. Nende parandamisvajaduste akumulereerumine viib lõpuks uue majandusliku rajoneerimise skeemi väljatöötamisele ja kehtestamisele.

Seega on majanduslik rajoneerimine oma sisult ajalooline kategooria, korduv teaduslik akt, mille tingib majanduslik paratamatus. Korduv majanduslik rajoneerimine on püüe viia mii-

¹⁸ В. М. Костенников, Экономические районы СССР, Москва, 1958, lk. 3—4.

¹⁹ A. Veimer, Eesti NSV sotsialistlik industrialiseerimine, Tallinn 1958, lk. 373.

nimumini erinevus kehtiva ja objektiivselt olemasoleva majandusliku rajoneerimise vahel.

Niisiis, arvestades sotsialistliku plaanimajanduse iseloomu, on koostöö teaduse ja praktika vahel ühiskondlik-territoriaalse tööjaotuse ratsionaliseerimiseks ja ühiskondliku toototlikkuse tõstmiseks paratamatu vajadus.

NSV Liidu generaalse majandusliku rajoneerimise ja administratiiv-majandusliku rajoneerimise kõrval omab olulist kohta oblastite ja väikeste liiduvabariikide sise-mine majanduslik rajoneerimine. Mõned teaduslikud töötajad on arvamisel, et väikeste territooriumide puhul ei anna majanduslik rajoneerimine olulist majanduslikku efekti ja sellepärast pole selle küsimuse lahendamine rahvamajanduse arengu seisukohalt aktuaalne.

Tegelikult ei sõltu majandusliku rajoneerimise vajadus territooriumi suurusest, vaid majanduslike ja looduslike tingimuste ärakasutamise astmest, s. o. majanduse arengu tasemest. Majanduslikult vähe arenenud territooriumide puhul on tootmisharude kooslus lihtsam, nendevahelised seosed vähem välja arenenud ja majandusrajoonid seetõttu pindalalt suuremad. Diferentseerunud majanduselu korral seevastu on tootmisharude kooslus komplitseeritum, nendevahelised seosed keerulisemad ning nad ise ja nende arenguprobleemid muutuvad kiiresti nii ajas kui ruumis. See asjaolu teeb vajalikuks erinevuste kindlakstegemise rajoneerimise meetodi abil ka väikeste, kuid diferentseerunud majanduseluga territooriumidel.

Niisuguste väikeste, kuid tootlike jõudude suhteliselt kõrge arengutasemega territooriumide hulka kuulub ka Eesti NSV Rahvamajanduse areng on juba toonud ja toob iga aastaga veelgi olulisi muudatusi meie liiduvabariigi tootlike jõudude paigutusse. Meenutagem siin tööstuse kiiret arengut eriti vabariigi kirdeosas, nihkeid rahvastiku paigutuses, eriti aga urbanisatsiooniprotsessi suurt ulatust jm. Kõige sellega ühenduses on muutunud vabariigi eri osade rahvamajanduse struktuur, majandusharudevahelised seosed ja ka vabariigi eri osade vahelise geograafilise tööjaotuse iseloom. Ka looduslikud erinevused on meie liiduvabariigis küllalt suured. Nende erinevuste kompleksse arvestamise ja geograafilise tööjaotuse paremustamise eelduseks on meie vabariigi majanduslik rajoneerimine. Senised majandusliku rajoneerimise katsed on veel üksnes tööhüpoteesid.²⁰ Nende hüpoteeside tõestamine ja rajoonidevahelise tööjaotuse ratsionaliseerimise probleemid ootavad veel lõplikku lahendust.

²⁰ V Tarmisto, M. Rostovtsev, Eesti NSV Majandusgeograafiline ülevaade, Tallinn 1956, lk. 143.

С. Ныммик, К вопросу об экономическом районировании Эстонской ССР. Вестник Ленинградского Университета, № 24, серия геологии и географии, вып. 4, Ленинград, 1959.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЙОНИРОВАНИЕ В ТЕОРИИ И В НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

С. Ныммик

Резюме

Как и все другие науки, экономическая география в ходе изучения своего объекта создает ряд понятий, при помощи которых обобщается материал наблюдений и строится логическая система для его мысленного охвата. Такая система дается в экономической географии экономическим районированием.

Экономическое районирование представляет собой, с одной стороны, обобщающую логическую операцию, с другой стороны — выделение на изучаемой территории реально существующих экономических районов.

Экономические районы формируются объективно в процессе географического разделения труда в соответствии с основными законами хозяйственного развития данной общественной формации. Закономерности процесса развития географического разделения труда являются закономерностями формирования экономических районов.

Основными признаками, которыми руководствуются при экономическом районировании, являются народнохозяйственная специализация, экономическое тяготение в направлении к центру района и проблемы развития, связывающие все части района в одно единое целое. Совместно с формированием экономических районов идет процесс образования и развития межрайонных экономических связей.

Экономическое районирование является основой и предпосылкой комплексного планирования народного хозяйства в территориальном разрезе, а, значит, и для осуществления этих планов, и для конкретного руководства народным хозяйством. Таким образом, экономическое районирование является для народнохозяйственной практики формой и методом территориальной организации общественного труда.

Развитие народного хозяйства обуславливает непрерывные сдвиги в территориальной организации хозяйственной жизни, меняет пропорции в структуре хозяйства и вызывает возникновение новых межотраслевых экономических связей. Все это приводит к изменению самого облика и границ экономических районов. В целях повышения производительности общественного труда необходимо непрерывное наблюдение за изменениями, которые происходят в системе экономических районов, и научная обработка полученных данных. Таким образом, экономическое районирование данной территории является исторической категорией, изменяющейся во времени. Целью всякого пересмотра системы экономических районов является сведение к минимуму разрывов между научной схемой и действительностью.

DIE ÖKONOMISCHE RAYONIERUNG IN DER THEORIE UND IN DER VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN PRAXIS

S. Nõmmik

Zusammenfassung

Ähnlich wie alle anderen Wissenschaften, bildet die Wirtschaftsgeographie im Gange der Erforschung ihres Objektes eine Reihe von Begriffen, mit deren Hilfe das Beobachtungsmaterial verallgemeinert und ein logisches System zur gedanklichen Nachbildung des Beobachteten aufgebaut wird. Ein solches System ist in der Wirtschaftsgeographie durch die ökonomische Rayonierung gegeben. Die ökonomische Rayonierung ist einerseits eine verallgemeinernde logische Operation, andererseits gibt sie uns die Gliederung des Territoriums in tatsächlich existierende Wirtschaftsgebiete.

Die ökonomischen Rayons bilden sich im Prozesse der geographischen Arbeitsteilung im Einklang mit den Entwicklungsgesetzen der gegebenen gesellschaftlichen Formation. Die Gesetzmässigkeiten, nach denen sich die geographische Arbeitsteilung entwickelt, sind zugleich bestimmend für die Ausbildung der Wirtschaftsgebiete.

Als grundsätzliche Kriterien für die ökonomische Rayonierung gelten die volkswirtschaftliche Spezialisierung, die wirtschaftliche Gravitation zum Zentrum des Gebietes, besonders aber die Entwicklungsprobleme, durch die alle Teile des Wirtschaftsgebietes zu einem einheitlichen Ganzen zusammengefasst werden.

Die ökonomische Rayonierung ist die Voraussetzung für die komplexe Planung der Volkswirtschaft des Territoriums. Sie bildet aber zugleich auch die Grundlage für die Realisierung dieser Pläne und für die konkrete Leitung der Volkswirtschaft.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft bedingt stetig vorsichgehende Verschiebungen in der räumlichen Verteilung des Wirtschaftslebens, ändert die Proportionen in der Struktur der Wirtschaft und gebiert immer neue Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftsgliedern. Dies alles ändert den Charakter der Grenzen der ökonomischen Rayons. Die Zielsetzung der Steigerung der Produktivität der gesellschaftlichen Arbeit macht es zur unumgänglichen Notwendigkeit, die vorsichgehenden Änderungen im System der Wirtschaftsgebiete stetig im Auge zu behalten und das faktische Material fortlaufend wissenschaftlich durchzuarbeiten. Wie ersichtlich, ändert sich das Schema der ökonomischen Rayonierung mit der Zeit und ist somit eine historische Kategorie. Das Ziel einer jeweiligen ökonomischen Rayonierung kann in der Aufgabe gesehen werden, die Diskrepanz zwischen dem wissenschaftlichen Schema der ökonomischen Rayons und der Wirklichkeit auf ein Minimum herabzudrücken.

EESTI NSV LINNALISTE ASULATE GENEETILISEST KLASSIFIKATSIOONIST (SOTSIALISMIEELSEL PERIOODIL)

T. Rea

Linnade osatähtsus meie aja majandus- ja kultuurielus kasvab pidevalt ja kiirelt. On selge, et linnalise asulastiku areng ei või sotsialistlikus ühiskonnas toimuda stiihiliselt, sotsialistliku rahvamajanduse üldise arengu kaasnähtusena, vaid vajab teadlikku ning plaanikindlat suunamist. Selleks et niisugune suunamine oleks efektiivne, on vajalik õigesti orienteeruda linnaliste asulate arenguteede ja eri vormide tohtus mitmekesisuses. Olulist abi võib seejuures pakkuda linnade tüpoloogiline klassifikatsioon.

Nagu tõendab paljude sellekohaste artiklite ilmumine,¹ on linnade tüpoloogia küsimused tõusnud viimasel ajal nõukogude linnageograafide tähelepanu keskpunkti. Suhteliselt vähe on aga seejuures silmas peetud geneetilise klassifikatsiooni ideed. Ometi on just linnade uurimisel eriti oluline pidevalt mees pidada leninlikku juhtmõtet — «mitte unustada põhilist ajaloolist seost, vaadelda iga küsimust sellelt seisukohalt, kuidas teatud nähtus ajaloos on tekkinud, millised peamised etapid see nähtus on oma arenemises läbi teinud, ja sellelt tema arenemise seisukohalt vaadata, milliseks antud asi on muutunud nüüd.»²

Linnade geneetilise klassifikatsiooni olemuse ja tähtsuse küsimuses ei valitse nõukogude majandusgeograafilises kirjanduses seni küllaldast üksmeelt ega selgust. N. Baranski suhtub linnade geneetilise klassifitseerimise ideesse suure ning pooldava tähelepanuga. Linnageograafia metodoloogiale pühendatud artiklis kirjutab ta: «Suurima teadusliku tähtsusega oleks meie arvates klassifitseerimine geneetisel printsiibil. Sellele mõttele viivad arvukad näited rea teiste, ning seejuures väga mitmekesiste teaduste arenguloost, mis näitavad, et suurima, otsustava täht-

¹ Vt. näit. mitmeid artikleid kogumikus: Вопросы географии, сб. 45, География городских и сельских поселений, Москва, 1959; О. А. Константинов, О классификации городов в экономической географии. Вопросы географии, сб. 41, Москва, 1957; Э. В. Кнобельсдорф, К вопросу о типах советских городов. Географический сборник XI, Москва—Ленинград, 1957.

² V. I. Lenin, Teosed, 29. kd., Tallinn 1954, lk. 437.

susega olid just seda laadi geneetilised klassifikatsioonid, sellal kui kõik teised etendasid ainult teisejärgulist osa.»³ Praktiliselt on püüdnud geneetilise klassifitseerimise printsiipi rakendada nõukogude linnageograafidest L. Trube — esmalt praeguse Gorki oblasti linnade,⁴ hiljem aga kogu Tööstusliku Keskrajooni⁵ linnade suhtes. Kuid järgnenud kriitika⁶ tunnistas enam-vähem üksmeelselt tema katsed ebaõnnestunuiks. Ebaedu põhjusena toodi seejuures ette mitte puudujääke konkreetse materjali analüüsi osas, vaid just klassifikatsiooniprintsiibi ebaõiget valikut.

Tekib küsimus, kus peitub siis viga? Kas eksis ka N. Baranski, hellitades lootusi geneetilise printsiibi kasutamise suhtes linnade klassifitseerimise alal? Arvame, et mitte. Arvame, et viga ei seisa geneetilise klassifikatsiooni idees endas, vaid selle idee vääras, piiratud mõistmises.

L. Trube ja ka mõned tema kritiseerijad võrdsustavad geneetilist klassifikatsiooni linnade rühmitamisega nende tekkimise aja ja põhjuste järgi. On mõistetav, et niisugune liigitus ei suuda küllaldaselt kajastada erinevusi linnade kaasaegses majandusgeograafilises palges, ning etteheited selles suhtes on põhjendatud. On ju selge, et esialgselt sarnaste asulate (näit. feodalismi ajal tekkinud kindluslinnade) edasine areng võib toimuda mööda vägagi erinevaid radu ning viia kaasajaks hoopis erinevate resultaatideni. Kuid linnade geneesi mõistef ei saa piirata nende tekkemomendiga. Linna geneses on pidevalt kestev protsess, mis linna tekkimisega ei lõpe, vaid õieti alles algab ning jätkub niikaua, kuni linn eksisteerib. Tähtsaim osa selles protsessis kuulub funktsionaalsete tunnuste muutumisele. Linnade geneetiline klassifikatsioon ei ole seega mitte ainult ajaloolis-geograafiline, vaid samaaegselt ka funktsionaalne klassifikatsioon, kuna just linnade funktsioonid on ühtlasi linnu kujundavaiks tegureiks (градообразующие факторы)

Sammuks edasi geneetilise printsiibi rakendamise alal linnade tüpoloogias võib pidada A. Mintsit ja B. Horevit poolt esitatud Tööstusliku Keskrajooni linnade funktsionaalset ja geneetilist klassifikatsiooni.⁷ Nimetatud autorid rõhutavad geneetilise ja funktsionaalse aspekti orgaanilist ühtekuuluvust, märkides, et

³ Н. Н. Баранский, Об экономико-географическом изучении городов. Вопросы географии, сб. 2, 1946, lk. 32.

⁴ Л. Л. Трубе, Наши города. Экономико-географические очерки о городах Горьковской и Арзамасской областей, Горький, 1954.

⁵ Л. Л. Трубе, Типы городов Центрально-промышленного района. «География в школе», 1955, № 5.

⁶ Г. М. Лаппо, Географическая литература о городах Промышленного Центра. Вопросы географии, сб. 38, Москва, 1956, lk. 264; Б. С. Хорев, Некоторые замечания по книге Л. Л. Трубе «Наши города». Вопросы географии, сб. 38, Москва, 1956; О. А. Константинов, op. cit., lk. 88; Э. В. Кнобельсдорф, op. cit., lk. 77—78.

⁷ А. А. Минц, Б. С. Хорев, Опыт экономико-географической типологии советских городов (по материалам Центрально-промышленного района). Вопросы географии, сб. 45, Москва, 1959.

esimene neist omandab just tänu seosele viimasega ning ainult selles seoses olulise tähtsuse linnade majandusgeograafilisel klassifitseerimisel.⁸ Selle seisukohaga võib täielikult nõustuda ning öelda isegi enam: igasugune linnade geneetiline klassifikatsioon peab olema ühtlasi funktsionaalne klassifikatsioon, samuti nagu igasugune funktsionaalne klassifikatsioon peab olema geneetiline. Geneetiline klassifikatsioon ei vääri oma nime, kui ta ei vaatle, kuidas on välja arenenud linna funktsionaalne tüüp. Teaduslikult põhjendatud funktsionaalne klassifikatsioon ei saa piirduda linna funktsionaalse struktuuri analüüsiga antud momendil, arvestamata selle geneesi.

Linnade klassifitseerimisel otsitakse sageli nn. domineerivat tunnust — «võlukepikest», mis koos õnnestunult valitud kvantitatiivsete näitajate astmestikuga võimaldaks hõlpsalt luua süsteemi linnaliste asulate mitmepalgelises kogumis. Niisuguse domineeriva tunnuse otsinguid võib kohata paljudes kaasaegsetes linnageograafilistes töodes. L. Trube valis selleks linnade tekkeaja ja -põhjuse. E. Knobelsdorf leidis, et neid tunnuseid võib arvestada ainult sekundaarsetena, funktsionaalsete tunnuste järel.⁹ Niiviisi talitaski V Vorobjov Ida-Siberi linnade klassifitseerimisel.¹⁰ Ka A. Mints ja B. Horev märgivad, et funktsioonid on linnatüübi põhiliseks tunnuseks, geneses aga täiendavaks tunnuseks, kuigi nende poolt esitatud Tööstusliku Keskrajooni linnade klassifikatsioonis ei ilmne selle või teise tunnuse eelistamist.¹¹ O. Konstantinov suhtus täiesti eitavalt linnade klassifitseerimisse nende tekkeaja alusel, kuid märkis, et tekkeaja kasutamist klassifikatsioonitunnusena ei tule ära vahetada dünaamilise ehk geneetilise meetodiga, mida tuleb rakendada ükskõik missuguse klassifikatsioonitunnuse analüüsil.¹²

Kuigi O. Konstantinov kahjuks ei selgitanud lähemalt, kuidas ta kujutleb konkreetselt geneetilise meetodi rakendamist, sisaldub tema viimases märkuses kahtlemata tõetera. Tõepoolest: peateeks, mis viib objektiivse teadusliku klassifikatsioonini, ei ole linnade mehhaaniline jaotamine selle või teise formaalse tunnuse alusel, vaid linnade objektiivse arenguprotsessi jälgimine ning ajalooliselt kujunenud erinevuste tunnetamine. Selle asemel, et vaielda, misugust tunnust (tekkeage, funktsioonid, suurus jne.) pidada primaarseks, missugust sekundaarseks, selle asemel, et püstitada täpseid arvulisi kriteeriume tüüpide eraldamiseks nimetatud tunnuste alusel, on olulisem sisuliselt analüüsida, kuidas ajaloo käigus tekkisid erivanuselised lin

⁸ А. А. Минц, Б. С. Хорев, *op. cit.*, lk. 75—76.

⁹ Э. В. Кнобельсдорф, *op. cit.*, lk. 79—80.

¹⁰ В. В. Воробьев, *Типы городских поселений Юга Восточной Сибири. Вопросы географии*, сб. 45, Москва, 1959.

¹¹ А. А. Минц, Б. С. Хорев, *op. cit.*, lk. 76, 82—85.

¹² О. А. Константинов, *op. cit.*, lk. 88—89.

nade grupid ning kuidas toimus edaspidi nende gruppide funktsionaalne transformeerumine ja diferentseerumine. See ongi geneetiline meetod linnade klassifitseerimisel, mille juures «domineerivaks klassifikatsioonitunnuseks», kui nii võib väljenduda, on linna kujunemistee.

Nagu varem märgitud, peab geneetiline klassifikatsioon arvestama niihästi ajaloolis-geograafilisi momente kui ka linnade kaasaegseid funktsioone. Võib tekkida kahtlus selles, kas niisugune dualism klassifikatsiooni alustes on üldse vajalik. Nii arvab näit. O. Konstantinov, et linnade tekkeaja arvestamine mitte ei hõlbusta, vaid ainult segab nende majandusgeograafilist klassifitseerimist.¹³ Vähemalt Eesti NSV konkreetsetes tingimustes ei ole niisugune väide paikapidav. Jälgides konkreetset materjali, ilmneb ühelt poolt tõepoolest, kuidas esialgselt ühtsete linnagruppide areng viib nende funktsionaalsele diferentseerumisele. Kuid teiselt poolt nähtub, et esialgselt tekkinud geneetiliste gruppide ühtsus võib olulisel määral säilida ka edaspidi, juhul kui kogu grupp areneb põhiliselt sama teed mööda ning vana tüüp tervikuna kujuneb ümber uueks. Just viimane nähtus oli üsna omane sotsialismieelsele Eestile, mida iseloomustas linnadevõrgu püsivus ja linnade aeglane areng.

* *
* *

Kodanlikus Eestis ilmus mõningaidki geograafilisi uurimusi, mis hõlmasid Eesti linnade süsteemi tervikuna. Teatavat tähelepanu osutati neis ka linnade arengule ja funktsioonidele, linnade geneetilis-funktsionaalset klassifikatsiooni ülkirjeldatud mõttes ei sisaldanud neist aga ükski.

1925. a. esitas M. Haltenberger katse Eesti linnade klassifitseerimiseks nende arengutegurite alusel.¹⁴ Nimetatud autor jaotas Eesti linnad kaheks kategooriaks vastavalt sellele, kas nende arengu aluseks olid tema arvates kohalikud loodusvarad või soodne geograafiline asend. Esimesse gruppi — nn. «lokaalenergiainnade» hulka — luges ta Viljandi, Pärnu, Narva, Haapsalu, Kuressaare ja Rakvere; teise gruppi — nn. «asendienergiainnade» hulka — ainult Tallinna ja Valga. Tartu, Võru, Paide ja Paldiski kuuluvus jäi lahtiseks. Loodusvaradeks, mis olid aluseks «lokaalenergiainnade» kasvule, pidas M. Haltenberger nii põldude viljakust (Viljandi) ja metsarikkusi (Pärnu) kui ka energiaressurside (Narva) ja maapõuevarade (Haapsalu ja Kuressaares tervismuda; Rakveres — põlevkivi ja tsemenditoorained) olemasolu.

Nagu näeme, ei ole Haltenbergeri liigitusel midagi ühist geneetilise klassifikatsiooniga, nagu seda iseloomustasime ülalpool. Haltenbergeri klassifikatsioon tõstab esile asendi osa linnade arengus, mis on iseenesest hinnatavaks momendiks. Kuid linnade asendit ja funktsioone vaatleb ta staatiliselt, väljaspool ajaloolist arengut. M. Haltenberger jättis tähele panemata, et kohalikes loodusvarades peituv «lokaalenergia» võib leida rakendust ainult vastavate asenditingimuste olemasolu korral. Seetõttu on asend oluline kõigile linna-

¹³ O. A. Konstantinov, op. cit., lk. 88.

¹⁴ M. Haltenberger, Der wirtschaftsgeographische Charakter der Städte der Republik Eesti. Publicationes Instituti Universitatis Dorpatensis Geographici, Nr. 3, Tartu 1925.

dele, ka nn. «lokaalenergiainnadele». Seejuures muutub ajaloo kestel niihästi kohalike looduslike eelduste kui asendi tähtsus sõltuvalt üldiste ühiskondlik-majanduslike tingimuste muutumisest.

Metodoloogiliste puuduste kõrval sisaldab Haltenbergeri klassifikatsioon ka faktilisi vigu. Nii on näiteks ilmselt üle hinnatud metsamajanduse ja -tööstuse osatähtsust Pärnu arengus. Rakvere arengut on ekslikult seostatud linnast hoopis eemal asuvate maavaradega ning ennustatud sel alusel linnale tegelikkuses tulemata jäänud öitsengut.

Sama klassifikatsiooni kordas M. Haltenberger lühendatud kujul ülevaates «Landeskunde von Eesti».¹⁵ Hiljem modifitseeris Haltenbergeri liigitust ja laiendas seda uutele linnadele E. Meyer-Willudda,¹⁶ muutmata seda palju paremaks. Erinevalt Haltenbergerist luges ta kuurortlinna (Haapsalu, Kuresaare) asendienergiainnadeks, kuid ei põhjendanud seda muudatust lähemalt.

Seni kõige ulatuslikumaks geograafiliseks uurimuseks kodanliku Eesti linnadevõrgust on E. Kant'i teos «Bevölkerung und Lebensraum Estlands».¹⁷ Vaatamata ebateaduslikule pealkirjale ja mittemarkсистlikule lähenemisviisile on nimetatud tööl kahtlemata mõningaidki sisulisi väärtusi. Seetõttu võib nõus olla V. Tarmisto hinnanguga, kes, rõhutades nimetatud teose tõsisid metodoloogilisi puudusi ja ideoloogilist vildakust, nimetab seda ometi «ainukeks tõsisemaks majandusgeograafiliseks tööks kodanlikus Eestis üldse».¹⁸

E. Kant'i teose viimane alapeatükk (umbes $\frac{1}{3}$ töö mahust) on pühendatud spetsiaalselt linnadele, üksikmärkusi linnade kohta leidub aga töö teisteski osades. Pearõhu asetab autor Eesti linnade regionaalsete süsteemide analüüsile. Lähtudes Chabot' Christalleri jt. teoreetilistest seisukohtadest linnadevõrgu kujunemise kohta, leiab ta, et ka Eestis eksisteerivad linnaliste asulate süsteemid, mis koosnevad suuremaist asulaist ning neid kontsentriliste ringidena ümbritsevaist abikeskustest. E. Kant annab eraldi iseloomustused kahe tema poolt eraldatud peasüsteemi — Tallinna ja Tartu süsteemi — koosseisu kuuluvate linnaliste asulate kohta. Seejuures iseloomustab ta tihti üsna tabavalt ka üksikute keskuste funktsionaalset ilmet (näit. Narvat tööstuslinnana, Tapat — liikluslinnana, Kallastet — kalurikülana, Tõrvat — põllutööliste eluasemena jne.); linnade funktsionaalse klassifikatsiooni probleemi ta aga antud töös otseselt ei püstita.

E. Kant'i analüüsi üheks nõrkuseks oligi just linnade funktsionaalse spetsialiseerumise osatähtsuse alahindamine. Pääagu kõiki linnalisi asulaid käsitles ta enam-vähem sarnaste «sentraalsete asuladena», osutamata küllaldast tähelepanu asjaolule, et niihästi keskuste omavahelised suhted kui suhted tagamaaga olid mitmeti erinevad sõltuvalt nende funktsionaalsest spetsialiseerumisest. E. Kant püüdis välja selgitada regionaalset linnadesüsteemi, kuid ei arvestanud seejuures tõsiasja, et linnade seostumine regionaalseteks süsteemideks toimub just linnade funktsioonide kaudu, linnadevaheliste majanduslike suhete kaudu. E. Kant'i teoreetilised üldistused ei tuginenud aga nende faktiliste suhete uurimisele, vaid abstraktsele deduktsioonile.

* * *

¹⁵ Publikationes Instituti Universitatis Dorpatensis Geographici, Nr. 6–10, Tartu 1926.

¹⁶ E. Meyer Willudda, Wirtschaftsgeographie von Estland, Stuttgart—Berlin 1938, lk. 50.

¹⁷ E. Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, Tartu 1935.

¹⁸ V. Tarmisto, Majandusgeograafilise uurimistöö olukorrast ja arenguperspektiividest Eesti NSV-s. Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat 1957. Tallinn 1957, lk. 38.

Eesti linnadel on pikk ning vaheldusrikas minevik. Sajanditepikkuse arengu tulemusena on Eesti NSV territooriumil välja kujunenud erineva vanusega ja erinevate funktsioonidega linnaliste asulate süsteem, mille ülesehitamisse on andnud oma osa iga eelnenud periood. Erinevail ajalooperioodidel valitsesid isegugused ühiskondlik-poliitilised ja majanduslikud tingimused, mis põhjustasid ka linnade erineva funktsionaalse spetsialiseerumise. Kuid ühtlasi parandas iga periood järgnevale juba väljakujunenud ning diferentseerunud asulatesüsteemi, mille edasine areng sõltus paljuski suhtes just varem loodud baasist.

Käesolevas artiklis loobume eesti linnade funktsionaalse arengu etapiviisilisest jälgimisest ning piirdume linnade geneetilis-funktsionaalse süsteemi iseloomustamisega niisugusel kujul, missuguse see omandas kodanliku perioodi lõpuks. Selle süsteemi tundmine on eriti oluline seetõttu, et ta oli aluseks sotsialistlike linnatüüpide arengule Nõukogude Eestis ning avaldas viimati nimetatud protsessile vahetut ning küllalt tugevat mõju.

Kõige üldisemais joontes võis kodanlikus Eestis eraldada kaht linnaliste asulate geneetilist põhiruppi. Esimesse kuulusid v a n a d l i n n a d, mis tekkisid feodalismi perioodil ning omandasid linnaõigused juba enne Oktoobrirevolutsiooni. Teise grupi moodustasid u u e d l i n n a d, mis omandasid linnaõigused kodanlik-natsionalistliku režiimi perioodil; samuti linnalised asulad, mis jäid kodanliku perioodi lõpuni linna- (resp. alevi-) õigusteta. Peatuksime alljärgnevalt kummagi põhirupi juures eraldi.

* *
*

Vanad linnad tekkisid enamikus keskaegsete sõjalis-administratiivsete ja kaubanduskeskustena, kindlustatud linnuste juurde. XIII saj. lõpuks oli põhiosa neist (Tallinn, Tartu, Narva, Pärnu, Viljandi, Rakvere, Paide, Haapsalu) juba omandanud linnaõigused; XVI saj. said vormiliselt linnadeks ka juba varem tekkinud Valga ja Kuressaare. Feodalismi perioodi linnad olid funktsionaalselt eelkõige kaubandus- ja käsitöökeskused, nende funktsionaalses palges ei esinenud suuri kvalitatiivseid erinevusi. Küll aga algas juba varakult nende kvantitatiivne diferentseerumine. Olenevalt sellest, mil määral Eesti ala linnad suutsid lülituda rahvusvahelisse kaubavahetusse, eristusid nende hulgast juba varakult suuremad keskused, mis säilitasid oma seisundi ka edasise arengu jooksul, vaatamata majandusliku ja poliitilise olukorra korduvale muutumisele. Kui mitte arvestada alles sotsialistliku industrialiseerimise tagajärjel esilekerkinud Kohtla-Järvet, siis näeme, et 5—6 Eesti suurima linna kaasaegne suurusjärjestus langeb täpselt kokku nende järjestusega XV—XVI sajandil. Seda asjaolu ei saa seletada ainult soodsate ning püsivate

asenditingimustega, vaid ka juba keskajal väljakujunenud linnadevaheliste suhete püsivusega. Ei saa seetõttu nõus olla näit. V Vorobjoviga, kes väidab, nagu aitaks linnade tekkeingimuste tundmine mõista ainult nende mikroasendi omapära,¹⁹ — ei, see aitab mõista isegi nende kaasaegset majanduslikku erikaalu.

XVIII sajandil rajati uute linnadena Võru ja Paldiski. Esimene neist asutati absolutistliku kesk võimu poolt maakonna administratiivse ja kaubandusliku tsentrumina ning arenes edasi analoogiliselt juba varem tekkinud sama tüüpi linnadega. Paldiski tekkis seoses sõjasadama ehitusega, mis jäi aga lõpule viimata.²⁰ Kodanliku Eesti linnade hulgas oli Paldiski rahvaarvult väikseimaks linnaks — omapäraseks erivormiks, mis ei ole täiel määral ühendatav ühegi geneetilise põhigrupiga.

Üleminekuga uude, kapitalistlikku formatsiooni algas vanade feodaalsete linnade ümbersünd, mis kulges erinevaid teid pidi ning tõi kaasa selle asulategrupi funktsionaalse diferentseerumise ka kvalitatiivses suhtes. XIX saj. kestel muutusid senised kaubandus- ja käsitöölinnad ühtlasi tööstuskeskusteks, raudteesõlmedeks, kuurortideks ja koolilinnadeks, kusjuures eri asulais avaldusid need või teised funktsioonid erineval määral.²¹

Vaadeldes vanade linnade spetsialiseerumist kodanliku perioodi lõppaastail, ilmneb aga, et eelnimetatud diferentseerumisest hoolimata säilitasid antud grupi linnad siiski ka väga palju ühiseid jooni. Kõige teravamalt eristusid teistest Tallinn ja Narva: Tallinn kui pealinn, Narva kui tööstuslinn.

Tallinn oli Eesti ainus suur kaubandus- ja tööstuslinn, ühtlasi riigi tähtsaim liiklussõlm, finants- ja administratiivkeskus.²² Enne Esimest maailmasõda Tallinnas tekkinud võimas masinaehitustööstus laostus sõjajärgseis tingimuses kiiresti. Kuid rasketööstuse languse halvavat mõju suutis teatud määral kompenseerida linna muutumine kodanliku riigi pealinnaks, mis tõi kaasa tema administratiivse mõjupiirkonna tunduva laienemise. Uued raud-

¹⁹ В. В. Воробьев, *op. cit.*, lk. 106.

²⁰ Kui 1765. a. riiklikus komisjonis arutati Paldiski sõjasadama küsimust, põhjendasid sadamaehituse katkestamise pooldajad oma seisukohta mitte ainult tööde kulukusega, vaid ka kahjuga, mis uue sadama rajamisest võiks tuleneda Tallinnale. Seda kinnitab järgmine väljavõte komisjoni otsusest: «...но если бы даже, не смотря на труд и долгое время, оказалась возможность построить этот порт и заселить это пустынное место, то без подрыва всем Эстляндским городам, выполнить это было бы не возможно Ревельская гавань имеет, в последнем отношении, значительное преимущество пред Балтийским портом: Ревель с-издавна ведет торговлю!» (П. Казакевич, О построении гаваней в Балтийском порте и в Ревеле. Записки Гидрографического департамента морского министерства, ч. IV, СПб., 1846, lk. 250.)

²¹ Eesti ala linnade funktsionaalset spetsialiseerumist, seisuga XX saj. algul, on autor lähemalt käsitlenud eri artiklis («Eesti ala linnade funktsionaalsed tüübid XX saj. alguses»).

²² Andmeid Tallinna jt. asulate rahvaarvust, funktsionaalsest struktuurist ja osatähtsusest Eesti majanduses vt. lisast.

teeliinid (Lelle—Pärnu 1928. a., Rapla—Virtsu 1931. a.) lülitasid pealinna majanduslikku orbiiti temaga varem nõrgalt seotud territooriumid Lääne- ja Lõuna-Eestis. Tallinna tööstus, mis kaotas suure osa revolutsioonieelseist rasketööstuse hiiglastest, täienes uute väiksemate kerge- ja toiduainetetööstuse ettevõtetega (näit. Kilgase trikoovabrik, kalevivabrik «Keila», kompvektivabrik «Kawe» jt.) Linna tööstuse vägagi mitmekülgnes struktuuris omandas enne revolutsiooni domineerinud masinaehituse asemel esikoha tekstiilitööstus (vt. tab. nr. 1)

Tabel 1

Tööstuse struktuur mõnedes Eesti linnades ja alevites 31. V 1937
(%-des, töötajate arvu alusel)

Linn (alev)	Elektrijaamad ja gaasivabrikud	Masinaehitus ja metallitööstus	Keemiatööstus	Ehitusmat. tööstus	Metsa- ja puidutööstus	Tselluloosi- ja pabertööstus	Tekstiilitööstus	Õmblus- ja galanteriitööstus	Nahatööstus	Toiduainetetööstus	Polügraafiatööstus
Tallinn (koos Nõmmega)	2,3	19,4	4,9	4,4	14,0	6,5	23,5	5,0	1,4	12,9	5,7
Narva	—	0,8	0,1	0,2	3,8	—	92,9	0,2	—	0,8	1,2
Tartu	0,8	25,7	2,8	4,2	18,0	0,4	8,6	11,0	6,8	9,8	11,9
Pärnu	2,8	14,1	3,6	1,9	32,1	0,4	26,6	2,9	4,0	9,4	2,2
Viljandi	—	7,8	0,2	1,6	20,0	0,4	43,7	1,4	7,2	13,5	4,2
Kunda	—	—	—	99,7	—	—	—	—	—	0,3	—
Kärdla	—	—	—	—	1,3	—	98,4	—	—	0,3	—
Sindi	—	—	—	—	—	—	99,0	—	—	1,0	—

Alus: 1937. a. majandusloenduse andmed, vihik I: Tööstus, Tallinn 1939, tab. 3.

Narva asus vanadest linnadest kõige varem industrialiseerumise teele (linna tööstuslik profiil kujunes põhijoontes välja juba XIX saj. 50-ndail aastail, mil asutati Kreenholmi Manufaktuur ja Linavabrik). Ühtlasi oli Narva vanade linnade hulgas ainus, kus tööstus omandas ülekaalukalt domineeriva seisundi. Linna tööstuse põhiosa moodustasid kolm suurt tekstiilivabrikut (vt. tab. nr. 1). Muude funktsioonide (kaubandus, transport) osatähtsus oli Narvas suhteliselt väiksem kui mujal. Narva eraldumist teistest samavanuselitest linnadest aitas suurendada asjaolu, et ta ei olnud maakonnakeskuseks.

Kõiki teisi vanu linnu (välja arvatud Paldiski) võis iseloomustada lühidalt kui maakonnalinna — kohalikke administratiiv- ja majanduskeskusi. Rahvastiku tööalaselt struk-

tuurilt olid nad üsna mitmekülgsest arenenud segatüüpi linnad, kusjuures silma paistis mittetootlike tegevusalade (administratiiv-kultuuriliste funktsioonide) suur osatähtsus. Rahvastiku sotsiaalselt struktuurilt olid maakonnalinnad väikekodanluse tugevaimad kantsid, milledest proletariaadi osatähtsus oli suhteliselt väike.

Muidugi oli maakonnalinnadel ka mitmeid individuaalseid omapärasusi (ülikool Tartus, kuurordid Haapsalus ja Kuressaares, sadam ja kuurort Pärnus, raudteesõlm Valgas), kuid kodanlik-natsionalistliku režiimi päevil avaldus nende individualiseerivate joonte mõju üldiselt hoopis väiksemal määral kui tsaariajal.

Tartu kandis omapärasust ilmet ülikoolilinnana. 1925. a. ulatus üliõpilaste protsent linna elanikkonna hulgas 8,5-ni²³, kuid 1938. aastaks langes 5,3-le.²⁴ Nagu nendest arvudest nähtub, ei etendanud ülikool Tartu elus kaugeltki ainujuhtivat osa; linnalise elu aluseks olid siiski majanduslikud funktsioonid. Tartu oli ainsaks Eesti suuremaks linnaks, kus tööstus osutas kodanlik-natsionalistliku režiimi päevil silmapaistvat tõusutendentsi. Kõige enam töölisi oli rakendunud masinaehitus- ja metallitööstuses (vt. tab. nr. 1), mis valmistab põllutööriistu ja -masinaid ümbruse põllumajandusele jm. toodangut. Tartu oli veose- ja reisijatekäibelt teiseks raudteesõlmeks Eestis²⁵ ja Peipsil ning Emajõel toimuva siselaevanduse keskuseks. Asend siseveeteede ja raudteede sõlmpunktis oli aluseks puidutööstuse arengule, millele kuulus teine koht linna tööstuse struktuuris (vt. tab. nr. 1).

Omapärase alagrupi moodustasid maakonnalinnade hulgas Lääne-Eesti kuurortlinnad **Haapsalu** ja **Kuressaare**. Nende elanikkonna tööalast struktuuri iseloomustas mittetöötava grupi (sealhulgas eriti majaüürist jm. varandusest elavate isikute) ja majateenijate kõrge protsent. Silmapaistev oli neis ka administratiiv-kultuurilistel aladel tegutsejate arv, samal ajal kui tööstusliku ja kaubandusliku rahvastiku osatähtsus jäi teiste linnadega võrreldes madalaks. Madalaks jäi ka tööstustoodangu väärtus, arvestatuna ühe elaniku kohta. Suvitajate arv püsis mõlemas kuurordis enamasti allpool Esimese maailmasõja eelset taset, ulatudes maksimaalselt (1939. a.) 3667-ni Haapsalus ja 2082-ni Kuressaares.²⁶

XX saj. 30-ndatel aastatel kasvas kiiresti kuurordi osatähtsus ka **Pärnu** elus. Suvitajate arv hooajal tõusis 2136-lt 1933. a. 8124-ni 1939. a.²⁷ Pärnu muutus Eesti suurimaks kuurordiks ning peamiseks välissuvitajate koondumiskohaks.²⁸ Kuid eespool öel-

²³ E. Kant, Üliõpilaste levimine Tartus, «Üliõpilasleht», 1925, nr. 13, lk. 277.

²⁴ «Eesti Statistika», 1939, lk. 391, 398.

²⁵ Sealsamas, 1937, lk. 470.

²⁶ Eesti entsüklopeedia, täiendkõide, Tartu 1940, vg. 272.

²⁷ «Eesti Statistika», 1938, lk. 255; Eesti entsüklopeedia, täiendk., vg. 272.

²⁸ 1937. a. langes Pärnu arvele 56,1% välissuvitajate arvust, sealhulgas 63,6% Eestis suvitanud rootslaste arvust. («Eesti Statistika», 1938, lk. 258.)

dule vaatamata ei omandanud Pärnu elanikkonna tööalane struktuur tüüpilistele kuurortlinnadele omaseid jooni. Tööstuse ja kaubanduse osatähtsus jäi siin märksa kõrgemaks kui näit. Haapsalus ja Kuressaares, mistõttu Pärnu sarnanes rahvastiku struktuurilt enam Viljandiga jt. sisemaiste maakonnakeskustega kui eelnimetatud kuurortlinnakestega.

Pärnu oli Tallinna järel Eesti teiseks tähtsamaks sadamaks, mille kaudu toimus eeskätt metsamaterjali eksport. Käesoleva sajandi esimesel aastakümnel oli Pärnu olnud ka ülevenemaalises ulatuses väljapaistvaks tööstuskeskuseks, kuid pärast «Waldhofi» tselluloosivabriku hävingut Esimeses maailmasõjas jäi linna tööstus varem saavutatud tasemest kaugemale maha. 1936. a. ei töötanud Pärnu suurtööstuses pooltki varem ainuüksi «Waldhofis» töötanute arvust. Ligi $\frac{3}{5}$ tööstusest moodustasid puidu- ja tekstiilitööstus (vt. tab. nr. 1) mis töötlesid Edela-Eesti metsa ja lina.

Valgat nimetas E. Kant Eesti «ilmekamaks liiklemislinnaks».²⁹ Valga elanikkonna tööalases struktuuris oli transpordi osatähtsus tõepoolest kõrgem kui teistes maakonnalinnades, kuigi mitte nii kõrge, et linn oleks väärinud E. Kant'i poolt antud nimetust. Pärast Baltimaade lõhestamist poliitiliste ja tollipiiridega, millest Eesti-Läti piir läbis Valga linna, vähenes Valga liiklussõlme tähtsus ja koos sellega transpordi osatähtsus linna funktsioonides. Valga lähenes seetõttu majanduslikult spetsialiseerumisel teistele maakonnalinnadele.

Mis puutub ülejäänud maakonnalinnadesse, siis olid need esijoones kohalikeks haldus- ja kaubanduskeskusteks. Tüüpilised olid selles suhtes **Rakvere** ja **Võru**, kus eriti silma paistis kaubanduslike ja administratiiv-kultuuriliste funktsioonide suur osatähtsus. Tööstus arenes neis linnades aeglaselt. Tööstuse osatähtsus oli mõnevõrra suurem **Viljandis**. Tööstuse struktuurilt (tekstiili- ja puidutööstuse domineerimine) sarnanes Viljandi Pärnuga (vt. tab. nr. 1) Linna tööliste arvust moodustasid üle poole tekstiilitöölised, kes olid valdavas enamikus rakendunud linna suurimas ettevõttes — enam kui 300 töölisega linavabrikus. Teistest tööstusettevõttest oli silmapaistvam tuletikuvabrik.³⁰

XX saj. 20-ndail aastail oli Eesti oludes küllaltki silmapaistvaks tööstuskeskuseks ajutiselt ka **Paide**, kuid pärast tuletikuvabriku (1926. a. 144 töölisega)³¹ sulgemist Rootsi tikustrusti poolt (1928. a.) kaotas ta peaaegu igasuguse tööstusliku tähtsuse.

Paldiski jäi kodanliku Eesti päevil väikeseks sadama-asulaks, mis ei avaldanud mingeid majandusliku arengu tendentse. Suur osa elanikkonnast tegeles meretranspordi ja kalapüügi alal. Uue joonena linnakese elus märgib E. Kant pensionäride juurdevoolu, mis oli tingitud korteriüüride odavusest.³²

²⁹ Eesti V Valgamaa, Tartu 1932, lk. 536; E. Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, lk. 261.

³⁰ 1937. a. majandusloenduse andmed, vihk I: Tööstus. Tallinn 1939, tab. 3.

³¹ «Eesti Statistika» 1926, nr. 5, lk. 18—19.

³² E. Kant, Bevölkerung und Lebensraum Estlands, lk. 205.

Elanike arvult olid kirjeldatud vanad linnad (välja arvatud Paldiski) kodanlikus Eestis õieti ainsaiks asulaiks, mis väärised linna nimetust. Elanike arvu alusel võis kahe geneetilise põhi-
grupi vahele tõmmata küllaltki terava piiri: kodanliku perioodi lõpul oli kõigis vanades linnades (välja arvatud Paide ja Paldiski) vähemalt 4000 elanikku, kuna ülejäänud linnalistest asulatest ületas ainult Kohtla-Järve elanike arv 4000 piiri.³³ Kuid viimati nimetatud asula väline vorm (hoonestus jne.) jäi maha majandusliku sisu kiirest paisumisest ega vastanud asula rahvarvule. Ka juriidiliselt ei olnud Kohtla-Järve linn.

Olles tekkinud perioodil, mil territoriaalsed erinevused Eesti ala majanduslikus arengus olid alles nõrgalt välja kujunenud, ning teenindades eelkõige valitsemise ja kauplemise huve, paigutasid vanad linnad enam-vähem ühtlase võrguna üle kogu maa.

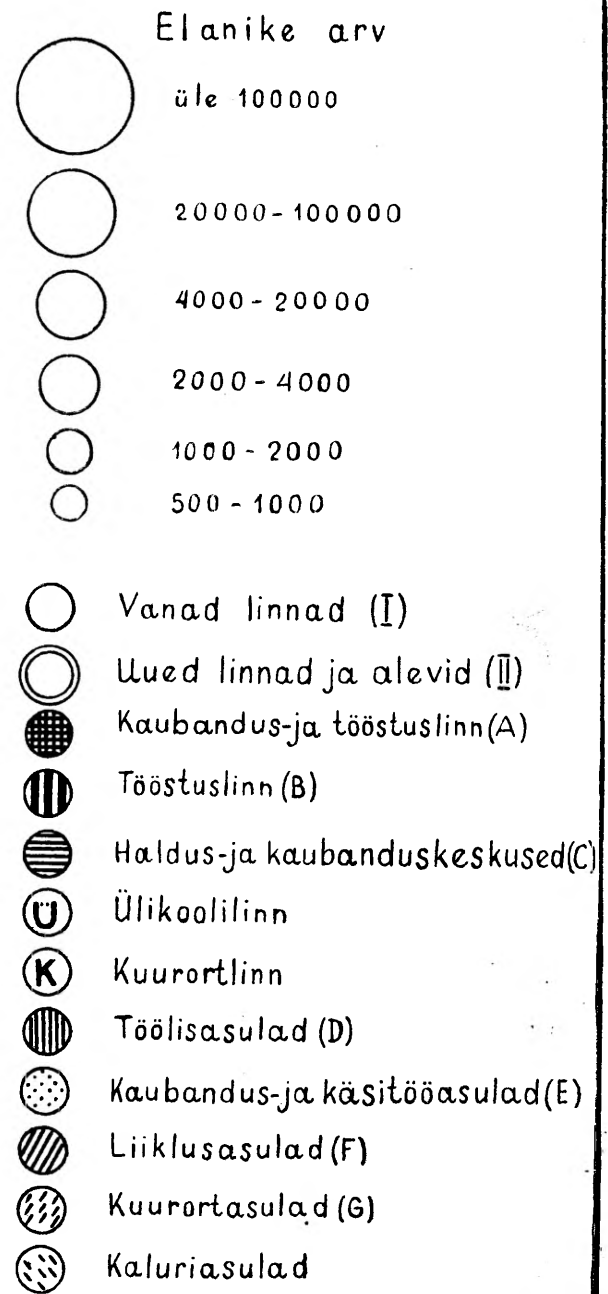
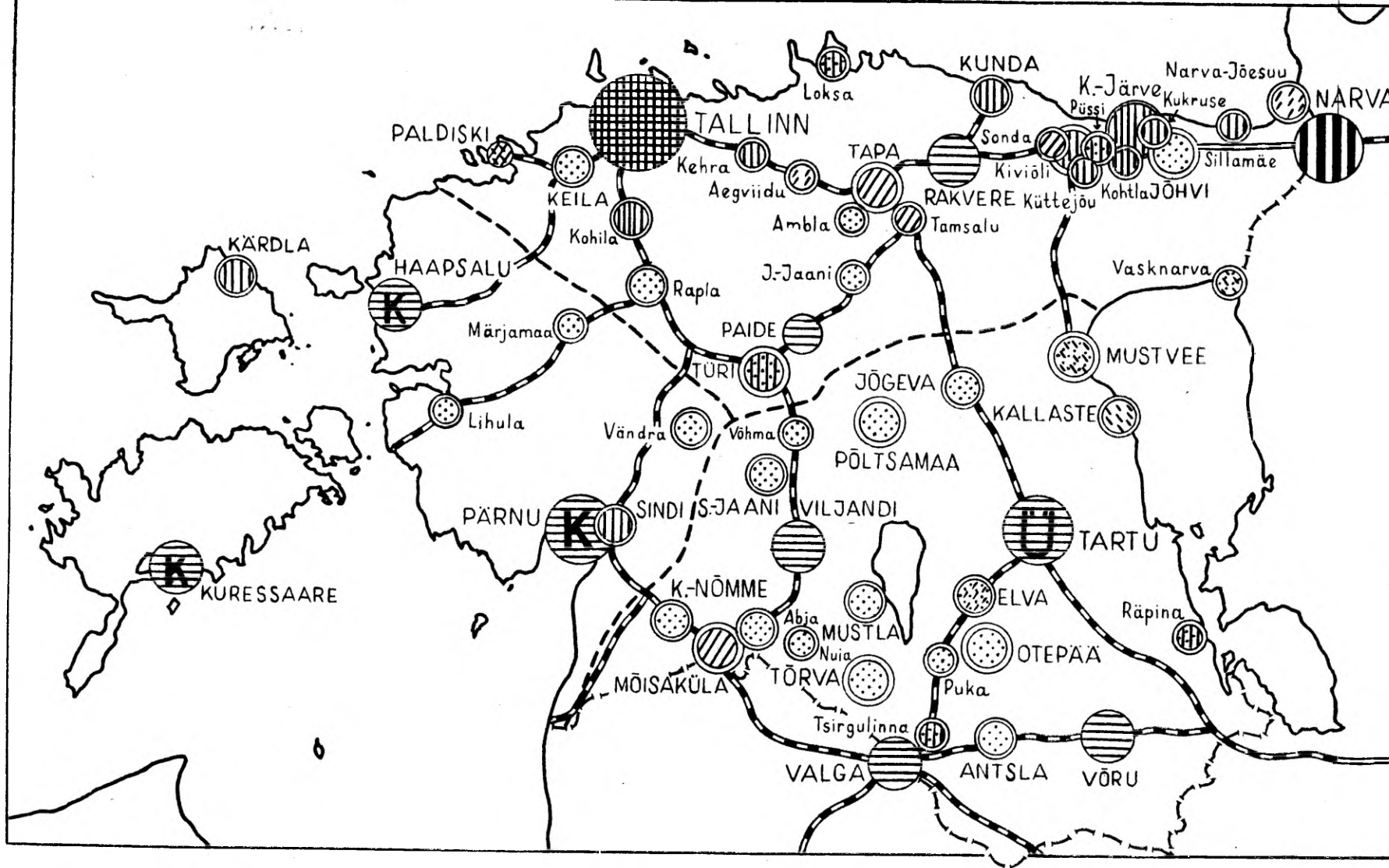
* *
* *

Teise suure geneetilise põhigrupi moodustasid kodanliku Eesti linnaliste asulate hulgas uued linnad ja alevikud, mille spon-
taanne kasv algas seoses kapitalismi arengu hoogustumisega alates XIX sajandist, eriti selle teisest poolest. Sõltuvalt teestiku konfiguratsioonist tekkisid mõned neist keskajal eksisteerinud alevike lähedusse (Otepää, Keila, endise Helme lähedal Tõrva, Tarvastu lähedal Mustla, Laiuse lähedal Jõgeva), kuid kujutasid endast, välja arvatud paar erandjuhtu (Põltsamaa, Lihula), täiesti uusi asulaid. Põltsamaa ja Lihula tekkisid alevikkudena juba keskajal, seetõttu tuleks neid tekkeajast lähtudes lugeda vanade linnade gruppi. Kuid nad ei omandanud koos viimastega linnaõigusi (Põltsamaa sai linnaks alles 1926. a., Lihula on praegugi alev) ega muutunud ka maakonnakeskusteks. Elanike arvu ja funktsionaalse struktuuri järgi (põllumajanduse kõrgem, kaubanduslike ja kultuuriliste funktsioonide madalam osatähtsus võrreldes vanade linnadega), sarnanesid nad kapitalismi perioodi lõpul täielikult uute, alates XIX sajandist tekkinud kaubandus- ja käsitöökeskustega.

Tsaariajal jäid uued linnalised asulad reeglina ilma omavalit-
suseta. Aastail 1917—1926 eraldati üle 20 suurema asula valda-
dest ning muudeti iseseisvaiks administratiivseiks ühikuiks — aleviteks. 1926. a. anti esmakordselt viiele alevile (Nõmme, Põltsamaa, Tapa, Tõrva, Türi) linnaõigused, 1938. a. linnareformiga kaotati aga alevid iseseisvate administratiivühikutena hoopis ning muudeti kõik (välja arvatud Võõpsu, mille omavalitsus likvideeriti) linnadeks.

Alevite ümbernimetamine linnadeks jäi kodanliku Eesti tingi-

³³ A. Marksoo hinnangu kohaselt elas Kohtla-Järvel kodanliku perioodi lõpul u. 5000 inimest. (A. Marksoo, Kohtla-Järve, Tallinn 1958, lk.5.)



RAKVERE Linnad
Puka Alevikud

----- Tabelis nr.2 märgitud majandusrajoonide piirid

Joon. 1. Linnaliste asulatüüpide levik kodanlikus Eestis.

mustes formaaljuriidiliseks aktiks, mis olulisel määral ei mõjutanud ega kajastanud nende majanduslikku arengut. 1938. a. linnaseadus oli üheks lüliks 1934. a. kehtestatud fašistliku diktaatori seadusandlikul vormistamisel. Tema peaülesandeks oli «kõvendada linnaomavalitsuse organite positsiooni ja teovõimet»,³⁴ s. t. laiendada linnapeade võimupiire, muutes neid omamoodi diktaatoreiks kohalikus mastaabis. Koos sellega suurendati linnade arvu ja seega ühtlasi kodanliku riigi näilist võimsust ja prestiiži.

Paljudki linnalised asulad ei saanud kodanlikult valitsuselt ei linna- ega aleviõigusi ning eksisteerisid edasi omavalitsuseta alevikkudena. Samal ajal kui 1938. a. reformiga anti linna nimetus vähem kui 1000 elanikuga kaubandus- ja käsitööasulaile (Keila, Mustla), jäeti mitmetuhandelise elanikkonnaga proletaarsed keskused põlevkivibasseinis (Kohtla-Järve, Kiviõli) valdade koosseisu. Alevikkudeks jäid ka paljud juba XIX saj. lõpul — XX saj. algul tekkinud kaubandus- ja tööstusasulad, millede hulgast suuremad (Rapla, Kohila, Abja-Paluoja, Väandra) võrdsid elanike arvult (u. 1000 in.) kõige väiksemate linnadega. Pärast Suurt Isamaasõda muudeti niisugused asulad (väheste eranditega) aleviteks ja linnadeks või liideti suuremate linnade koosseisu.³⁵

Kodanliku valitsuse väära administratiivse praktika tagajärjel leidub Eesti NSV-s siiani mitmeid väga väikesi linnu, mis elanike arvult jäävad kaugemale maha enamiku teiste liiduvabariikide linnadest. Kuna nõukogude võimu ajal on uute linnade moodustamisele lähenetud hoopis rangema mõõdupuuga, jäävad mitmed 1938. a. reformiga loodud väikelinnad elanike arvult maha ka vabariigis endas sõjajärgsel perioodil kujundatud suurematest alevitest. Eesti NSV linnaliste asulate jagunemine linnadeks ja aleviteks oleneb seega suurel määral sellest, kas asula on saanud omavalitsuse kodanlikult või nõukogude võimult. On ilmne, et niisugune olukord vajab administratiivset reguleerimist. Eesti NSV Ülemnõukogu neljanda koosseisu VIII istungjärgul tõstatati seetõttu õigustatult küsimus vabariigi asulate klassifikatsiooni korrastamisest ning linnade ja alevite minimaalse rahvaarvu kindlaksmääramisest.³⁶

Uute linnade ja alevike funktsionaalne struktuur oli, vanade linnadega võrreldes, enamasti ühekülgsem ning administratiivkultuuriliste funktsioonide osatähtsus nende elus väiksem. Juba tekkemomendist alates oli kirjeldatav asulategrupp funktsionaal-

³⁴ E. Dolf, Uuest linnaseadusest. «Eesti Linnad», 1938/39, nr. 1/2, lk. 9.

³⁵ Joonisele nr. 1 on kantud asulad, mida kodanliku perioodi lõppaastail võis elanike arvu (vähemalt 500 in.) ja funktsionaalse iseloomu alusel pidada selleaegseis tingimustes linna tüüpi asulaiks. Nagu jooniselt näha, kuulus ligi pool neist ametlikult maa-asulate hulka. Praegu on joonisel nr. 1 kujutatud asulatest jäänud maa-asulateks ainult Puka, Sonda, Tsirgulinna ja Vasknarva.

³⁶ Vt. «Rahva Hääli», 15. I 1959.

selt diferentseerunud. Kapitalistliku tööstuse areng sünnitas järjest uusi töölisasulaid, mille eelkäijaid oli üksikjuhtudel loonud juba manufaktuur. Talupoegkonna sotsiaalne diferentseerumine ja põllumajanduse kaubalisuse kasv olid aluseks rohkearvuliste väikeste kaubandus- ja käsitöökeskuste väljakristalliseerumisele põllumajanduslikust keskkonnast. Raudteede ehitamine kiirendas nii nende kui teiste asulate tekkeprotsessi ning lõi eeldused uute asulatüüpide — liiklasasulate ja kuurortasulate kasvuks.

Vanimad suured tööstusasulad kujunesid XIX saj. teisel veerandil rajatud Kärkla ja Sindi kalevivabrikute juurde. XIX saj. lõpul ja XX saj. algul lisandusid neile asulad Kunda ja Aseri tsemenditehase, Türi ja Kohila paberivabriku juures. Uued tööstuseitevõtted asutati enamasti soodsa liiklasasendiga paikadesse, kus mõnel juhul olid juba varem kasvama hakanud väikesed kaubanduslikud asulad.³⁷ Kodanlik-natsionalistliku režiimi perioodil toimus vanade tööstusasulate arengus tagasilangus, kuid see-eest tekkis rida uusi tööstusasulaid, peamiselt põlevkivibasseini (Kohtla-Järve, Kiviõli jt.).

Tööstusasulate elanikkonna struktuuri iseloomustas, mõistagi, vabrikutöölise ülekaalukas domineerimine. 1934. a. rahvaloenduse andmetel hõlmas tööstusega seotud rahvastik tööstusasulais üle 50% elanike üldarvust. Kuid samade andmete järgi pidi tööstusrahvastik moodustama enam kui poole elanikkonnast ka näiteks Võõpsus, kus 1936. a. majandusloendusel registreeriti ainult 7 tööstustöölise³⁸ ning suurem osa elanikkonnast tegeles juhuliku ehitus- ja käsitööga. Sellest nähtub, et 1934. a. rahvaloenduse andmetesse tuleb suhtuda küllaltnki suure ettevaatusega — igatahes ei saa neid pidada küllaldaseks aluseks tööstusasulate eraldamisel. Tegelikku olukorda iseloomustab paremini 1937 a. majandusloendus, mille andmete alusel tööstusasulad eralduvad selgesti niihästi tööstustöölise osatähtsusest elanikkonnas (üle 20%) kui tööstuse kogutoodangult ühe elaniku kohta (üle 700 kr.). Tööstusasulaile iseloomulikuks tunnuseks oli kaubanduslike ja kultuuriliste funktsioonide nõrk areng: vastavate rahvastikugruppide osatähtsus ei tõusnud 1934. a. isegi 5%-ni. Teatud erandi moodustas selles suhtes Kärkla, mis Hiiumaa suurima majandusliku ning kultuurilise keskusena oli teistest tööstusasulatest mitmekülsemate funktsioonidega.

Üleminekuastet puhttööstusasulate ja kaubandus-käsitööasulate vahel kujutas endast Türi. Asula kujunemisel etendas kahtlemata tähtsaimat osa paberivabrik. Edaspidi jäi tööliste arv selles enam-vähem samale tasemele

³⁷ Nii algas Kunda areng kaubandusliku asulana sadama läheduses, mis ehitati XIX saj. esimestel aastatel (luba sadama ehituseks anti 1805. a., 1812. a. avati tollipunkt) metsamaterjali väljaveoks (Kunda. «Inland», 1839, Nr. 50, lk. 790—792). Ka Türil oli juba enne raudtee ja vabriku ehitamist kujunemas väike kohalik keskus kiriku juures, kus 1890. a. paiku oli kokku u. 12 eluhoonet (A. Viirmaa, Ulevaade Türi linna ajaloost ja praegusest majapidamisest. «Eesti Linnad», 1939/40, nr. 4, lk. 50).

³⁸ 1937. a. majandusloenduse andmed, vihik I, lk. 10.

(1913. a. — 290 töölist³⁹ 1937. a. — 283 töölist⁴⁰), kuid asula kasvas üsna kiiresti kaubandus- ja liikluskeskusena, nagu see kajastub ka rahvastiku struktuuris. Ka Rāpina tekkis tööstusasulana, XVIII saj. asutatud paberimanufaktuuri juures. Tööliste arv Rāpina paberivabrikus püsis kodanliku perioodi lõpuni juba XIX saj. saavutatud tasemel (100 in. ümber). Kui aleviku kasv siiski jätkus, siis mitte tööstuse arengu tõttu, vaid tänu asendile kihelkonna keskses teedesõlmes, kuhu voolas juurde käsitöölisi, põllutöölisi, kaupmehi jm. rahvastikku. 1929.—1934. a. kriisiperioodil seisis paberivabrik täielikult ning Rāpina ei erinenud rahvastiku tööalaselt struktuurilt (L. III 1934. a. loendusandmeil) millegagi tüüpilistest käsi- ja põllutööliste asulaist.

Mõnedki äsja kirjeldatud asulatüübi esindajad (Sindi, Kärda, Kunda, Türi) omandasid kodanliku diktatuuri lõppaastail linna nimetuse, kuid seepärast ei saa neid siiski veel nimetada tööstuslinnadeks nagu Narvat. Narvast kui tööstuslinnast eraldas neid mitte ainult väiksem elanike arv, vaid ka erinevused rahvastiku tööalases struktuuris — nimelt kaubanduslike ja administratiiv-kultuuriliste funktsioonide märgatavalt madalam osatähtsus.

Kaubandus ja käsitööasulad moodustasid arvu- lise enamiku uutest linnadest ja alevitest. Nad kujunesid algul peamiselt kirikute, hiljem raudteejaamade juurde. Kuigi üksikud kaubandus-käsitööalevid tekkisid juba XIX saj. algul (Jõhvi), langeb nende kiirem kasv siiski alles XIX saj. lõppu ja XX saj. algusse. Talurahva jätkuv diferentseerumine lõi soodsad tingimused kaubandus-käsitööasulate arenguks ka kodanlik-natsionalistliku režiimi perioodil, mil nad kuulusid kõige kiiremini kasvavate linnaliste asulate hulka Eestis.⁴¹

Millega tegeles enamik kaubandus- ja käsitööasulate elanikest, seda iseloomustab hästi väljavõte J. Kärneri poolt Elva kohta antud kirjeldusest: «Nad elatuvad peamiselt oma maja juurde kuuluvast aia- ning põllulapist ja ühtlasi mingist käsitööst (puusepad, rätsepad, kingsepad, pottsepad, maalrid, sadulsepad jt.) või aga tavalisest päevatööst, kui selle järele on tarvidust ja nõudmist. Suur osa neist peab ka lehma ja siga, teatud arv koguni hobust, kellega haritakse oma ja naabrite «põldu» ja käiakse «teenimas» (vedudes, «sõidus» jne.) Oma maja ja maalapp juurvilja- ning viljapuuaiaga, lisaks mõni loom ja oma töäjõud — see on, mis elatab suurt osa Elva, nagu teistegi meie alevite kodanikke ühes perekondadega.»⁴²

Kuivõrd kaubandus- ja käsitööasulates oli paljude elanike tööala üsna vahelduv ning täpsemalt raskesti määratletav (suvel põllutöö, talvel käsitöö, lisaks sissetulekud oma majapidamisest jne.), ei ole kodanliku statistika andmed elanikkonna tööalastest struktuurist kuigi usaldusväärseks aluseks nende asulate

³⁹ Обзор Эстляндской губернии за 1913 г., Ревель, 1914, ведомость № 6.

⁴⁰ 1937. a. majandusloenduse andmed, vihik I, lk. 18—19.

⁴¹ Vt. T. Rea, Linnade rahvaarvu muutumisest kodanlikus Eestis. Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat 1958, Tallinn 1959, lk. 234 ja joon. lk-1 232.

⁴² J. Kärner, Elva. Ajalooline, maadeteaduslik ja tulunduslik kirjeldus, 1931, lk. 48—49.

klassifitseerimisele. Kuid, loobudes täpselt piiritletud tüüpide eraldamisest, võib teatud erinevusi siiski esile tõsta.

Rida Lõuna-Eesti asulaid (*Mustla, Otepää, Tõrva* jt.) kujunes eeskätt põllu- ja käsitöölise koondumiskohtadeks. 25—45% nende asulate rahvastikust elatus põllumajandusest, eelkõige hooajalisest tööst ümbruse kulaklikes majapidamistes. Rohkesti elas niisugustes asulates ka käsitöölisi, kaubanduse areng jäi aga enamasti suhteliselt tagasihoidlikuks (kaubandusega seotud rahvastiku % enamasti alla 10).

Teist kaubandus-käsitööasulate gruppi iseloomustas kaubanduse silmapaistvam osa (kaubandusliku rahvastiku osatähtsus 12—20%) Eriti kõrge oli see *Võhmas, Jõgeval* jt. raudteeäärseis asulais, mis asetsesid ühtlasi intensiivse põllumajandusega piirkondades. Asendi eeliste soodustusel kujunesid nad tähelepandavaiks hulgikaubanduse keskusteks. Põllumajandusliku rahvastiku osatähtsus oli niisugustes «ärialevites» enamasti madalam, eriti Põhja-Eestis. Lõuna-Eestis leidis üksikuid raudteeäärseid asulaid, kus oli üheaegselt kõrge nii kaubandusliku kui põllumajandusliku rahvastiku protsent (*Abja-Paluoja, Puka*).

Kokkuostetavate põllumajandussaaduste töötlemiseks loodi kaubanduskeskustesse ka mitmeid tööstusettevõtteid. Suurimaid nende hulgas oli 1928. a. asutatud Võhma eksporttapamaja. Tänu viimasele muutus Võhma funktsionaalselt iseloomult ligikaudu samasuguseks vaheastmeks kaubandus-käsitöö- ja tööstusasulate vahel nagu Türi (vrd. tööstusliku rahvastiku osatähtsust mõlemas asulas), kuid nende kahe asula funktsionaalse arengu tee (genes) oli täiesti vastandlik.

Põhja-Eesti kaubandus-käsitöökeskused *Jõhvi* ja *Keila* sarnanesid rahvastiku struktuurilt kõige enam maakonnalinnadega: neid iseloomustas kaubandusliku ja ühiskondliku tegevuse üheaegselt kõrge erikaal, kusjuures põllumajanduse osatähtsus oli väike. Kuna Rakvere suutis oma asendi tõttu Virumaa läänepiiril olla majanduslikuks keskuseks ainult maakonna lääneosale, olid Jõhvil olemas objektiivsed eeldused maakonnalinna funktsioonide täitmiseks Virumaa keskosa suhtes. 1920. a., kui loodi lühikest aega eksisteerinud Alutaguse maakond, kaalutigi mõtet muuta Jõhvi selle maakonna keskuseks. Keila rahvastiku struktuurile avaldas suurt mõju lähedus Tallinnale, mille eeslinnaks ta hakkas muutuma.

Omapärase asularühma moodustasid Peipsi-äärsed asulad (*Mustvee, Kallaste* jt.), mille elanikkonna tegevusalade hulgas oli tähtsal kohal kalapüük. Kallaste jäigi, vaatamata linna nimetuse saamisele 1938. a., sisuliselt kalurikülaks, mille elanikele andsid kalapüügi kõrval sissetulekut ka põlluharimine ja suuremais linnades ehitustöödel käimine. Majanduslikult enam arenenud oli teine Peipsi-äärne linn — Mustvee, kuid natsionalistliku kodanluse võimuperioodil, mil kaubanduslikud suhted Peipsi vastaskaldaga katkesid, langes ka Mustvee rahvaarv ning majanduslik tähtsus.

Kõik uued linnad ja alevikud olid suuremal või vähemal määral liikluskeskusteks ning mõneski juba varem nimetatud asulas (näit. Jõgeval, Türis jm.) etendas transport elanikkonna

tegevusalade hulgas küllaltki olulist osa. Erilisse liiklusa su-
lata te tüüpi eraldame väikese arvu asulaid, mis kujunesid raudtee-
sõlmedesse ning mille elanikkonna põhiosa moodustasid raudtee-
lased ja raudteetöökodade töölised. Elanikkonna struktuuri alu-
sel kuulusid siia 1934. a. *Tapa, Tamsalu, Sonda* ja *Mõisaküla*.
Viimases oli transpordiga seotud rahvastiku osatähtsus küll suh-
teliselt madalam ning tööstusliku rahvastiku osatähtsus kõrgem,
mistõttu teda võiks lugeda ka tööstusasulate hulka, kuid põhi-
osa tööstusest moodustasid raudteetöökodad. Kaubanduse osa-
tähtsus oli tüüpilistes liiklusasulates suhteliselt väike (kauban-
dusliku rahvastiku protsent alla 10)⁴³ küll aga kerkis neisse
peale raudtee-ettevõtete teisi vabrikuid (linavabrik *Mõisakülas*,
lubjatehased *Tamsalus*, lauavabrik *Sondas*), mis lähendas neid
tööstusasulaile. Erandiks oli selles suhtes suurim liiklusa-
sula — *Tapa*, mis oli küll väljapaistev kaubanduskeskusena, kuid kuhu
suuremaid tööstusettevõtteid ei tekkinud.

Liiklusasulate intensiivsem kasv algas suhteliselt hilja, alles
käsne sajandi algul. Kodanlik-natsionalistliku režiimi ajal
jätkus sisemaiste liiklussõlmede kasv üsna kiires tempos, piiri-
lähedased liiklussõlmed olid aga määratud seisakule või taand-
arengule.⁴⁴

Kuurortasulad kujunesid mitmesugustest erineva
majandusliku profiiliga algetest (kalurikülad, raudteejaama-asu-
lad jt.) Uued funktsioonid omandasid nad tänu ühelt poolt loo-
duslikele eeldustele, teiselt poolt — soodsatele ühendustingimus-
tele suuremate linnadega. Suuremad suvitusasulad kujunesid
pärast raudteeliikluse avamist, mis võimaldas Narva-Jõesuul
hakata teenindama Peterburi, Aegviidul — Tallinna suvitajaid.
Suvitusasulana algas pärast Balti raudtee valmimist ka Nõmme
areng, kuid Esimese maailmasõja eelseil ja sõjaaegseil aastail,
mil Tallinna rahvaarv järsult tõusis, kujunes Nõmmest Tallinna
korterieeslinn.

Suurimaks kuurortaleviks Eestis oli *Narva-Jõesuu*. Haripunkti oma arengus
saavutas ta aastail enne Esimest maailmasõda, mil suvitajate arv tõusis
12 000—13 000-le hooajal.⁴⁵ Samal ajal oli Narva-Jõesuu ühtlasi puidutöös-
tuse keskuseks: 1913/14. a. töötas siinsetes saeveskites ja vineerivabrikus
245 töölise.⁴⁶ Kodanlik-natsionalistliku diktatuuri päevil langes Narva-Jõesuu

⁴³ Transpordi osa linnade funktsioonina ja linnu kujundava tegurina tuleb
hinnata kahest seisukohast: 1) kuivõrd ta vahetult annab tööd teatud osale
asula elanikkonnast ja 2) kuivõrd ta soodustab teiste majandusharude (töös-
tus, kaubandus) arengut. Esimeses suhtes tõuseb transport harva teiste töö-
harude hulgas esikohale ja seda eeskätt raudteesõlmedes, mida transiidina
läbivad küll suured veostevoolud, kuid mille omakäive on sageli väike ja
tagamaa piiratud. Hoopis tähtsam on transpordi osa teises suhtes, kuid see ei
peegeldu enam transpordiga seotud rahvaarvu protsendis.

⁴⁴ Vt. T. Rea, op. cit., lk. 234 ja joon. lk-l 232.

⁴⁵ A. Soom, *Narva-Jõesuu suvituskoha tekkimine ja arenemine kuni
1899. a. «Linnad ja Alevid», 1935/36, lk. 124.*

⁴⁶ *Фабрично-заводские предприятия Российской Империи. Изд. Д. П. Кандауров и сын, ред. Ф. А. Шобер, изд. 2-е, Петроград, 1914.*

tähtsus nii kuurort- kui tööstuskeskusena. Suvitajate maksimaalne arv hooajal ulatus 1939. a. 8055-ni;⁴⁷ tööstus lõpetas hoopis tegevuse — 1936/37. a. ei loendatud siin enam ühtki tööstusettevõtet.

Tartu-Valga raudtee tekitas möödunud sajandi lõpul uue asula *Elva*, mis kasvas kohaliku majanduskeskusena ja Tartu kodanluse suvituskohana. Majanduslikult iseloomult sarnanes Elva Jõgevaga, Antslaga jt. raudteejaama-asulatega (vt. lk. 31), kuid seejuures kandis ta spetsiifilist ilmet suvituskohana. Suvitajate arv hooajal tõusis 30-ndate aastate lõpul üle 2000 (1939. a. — 2020 in.).⁴⁸ Suvitajateks olid eeskätt tartlased, kes moodustasid u. 3/4 registreeritud suvitajate arvust,⁴⁹ arvestamata lühiajalisi külastajaid.

Kapitalismi perioodil tekkinud linnaliste asulate paiknemises avaldus juba üsna selgepiiriline lokalisatsioon vastavalt Eesti alal väljakujunevale territoriaalse tööjaotuse süsteemile (vt. joon. nr. 1) Valdav osa tööstusasulaist kuhjus Põhja-Eestisse; samas piirkonnas asus ka enamik liiklus- ja kuurortasulaid. Kaubanduskäsitööstusasad kui kohalikud turukeskused jaotusid muidugi suhteliselt ühtlasemalt üle kogu maa. Kõige tihedamalt leidsid neid siiski Lõuna-Eesti keskiirkondades, kus palgatöölise kasutamine põllumajanduses oli kõige laialdasem ning seetõttu esines rohkesti põllu- ja käsitöölise asulaid. Kõige hõredamalt esines kaubanduskäsitööstusasad Lääne-Eestis, kus kapitalismi arengutase põllumajanduses oli madal.

Vaadeldes linnaliste asulate koosseisu Eesti üksikutes osades (tabel nr. 2), näeme, et see peegeldas hästi Eesti majandusgeograafilise liigestuse põhijooni: Põhja-Eesti paistis välja kõige mitmekülgsema rajoonina, kus suhteliselt suur oli tööstusasulate

Tabel 2

Linnaliste asulatüüpide levik kodanlikus Eestis

Rajoon *	Vanad (Oktoobri-revolutsiooni-eelsed) linnad		Pärast 1920. a. linnaõiguse omandanud linnad ja suuremad alevikud					Kokku
	Asulate arv	Sealhulgas tööstuslinnad	Tööstusasulad	Kaubandus-, käsitöö- ja kaluriasulad	Liiklusasulad	Kuurortasulad	Mitmes. üleminekutüübid	
Põhja-Eesti	5	1	9	6	3	2	3	28
Kesk- ja Lõuna-Eesti	4	—	—	14	1	—	3	22
Lääne-Eesti	3	—	2	3	—	—	—	8

* Rajoonide territoriaalset ulatust vt. jooniselt 1.

⁴⁷ Eesti entsüklopeedia, täiendk., vg. 272.

⁴⁸ Sealsamas, vg. 376.

⁴⁹ «Eesti Statistika», 1938, lk. 256.

osatahtsus; põllumajanduslikus suhtes kõige enam arenenud Kesk- ja Lõuna-Eesti iseloomustas väikeste kaubandus- ja käsitöökeskuste (mis tihti olid ka põllutöölise elupaikadeks) suur arv; majanduslikult kõige mahajäänumas Lääne-Eestis säilis linnaliste asulate üldise vähesuse foonil kõige kõrgemana vanade, kapitalismieelse tekkega keskuste erikaal.

* *
*

Nõukogude võimu ajal on Eesti NSV linnade sotsiaalses iseloomus ja funktsionaalses spetsialiseerumises toimunud kardinaalsed muudatused. Et aga pidev sotsialistlik ülesehitustöö on vabariigis kestnud ainult 15 aastat, avaldub kapitalismilt päritud baasi mõju siinsete linnade elus siiski veel suhteliselt suuremal määral kui enamikus teistes NSV Liidu osades. See tõttu omab eespool esitatud kodanliku Eesti linnade geneetiline klassifikatsioon teatavat tähtsust ka kaasaegsete linnaliste asulate klassifitseerimisel.

Sotsialistlike linnatüüpide kujunemine ja areng Eesti NSV-s on omaette probleem, mille lahendamine jääb väljapoole käesoleva artikli raame. Alljärgnevalt olgu ainult lühidalt viidatud, millistes põhisuundades on toimunud nõukogude võimu ajal kodanlikus Eestis väljakujunenud geneetiliste linnatüüpide edasine areng.

Eesti linnade sõjajärgse arengu peasuunaks on kahtlemata olnud nende tööstuslik kasv. Vabariigi sotsialistlik industrialiseerimine on kõige tugevamini muutnud endist linnade süsteemi, luues uue asulatüübi nõukogude võimu ajal tekkinud tööstuslinnade ja alevite näol.

Kodanlikus Eestis leidis Tallinna kui pealinna kõrval õieti üksainus suur tööstuslinn — Narva. Suures Isamaasõjas hävis seegi peaaegu täielikult. Kaasajaks on iidse Narva varemetest kerkinud noor nõukogulik tööstuslinn, mis rahvaarvult on juba möödunud kodanlik-natsionalistliku režiimi aegse Narva tasemest. Varem peaaegu puhtakujuliselt tekstiilitööstuse linn on muutumas ühtlasi rasketööstuse (energeetika, masinaehituse ja ehitusmaterjalide tööstuse) keskuseks.

Juba kodanlikul perioodil tekkis üksikuid küllaltki rahvarohkeid töölisalevikke (Kohtla-Järve, Kiviõli) põlevkivibasseinis. Nõukogude võimu ajal kasvas elanike arv neis mitmekordseks ning nad muutusid heakorrastatud tööstuslinnadeks. Täiesti uute asulatena rajati Ahtme linn ja Sompaa alev. Uueks tööstuskeskuseks tuleb pidada ka sõjapäevil suurelt osalt mahapõlenud Jõhvit, mis taastus ning ületas mitmekordselt sõjaeelsed mõõtmed juba täiesti uuel majanduslikul baasil — kui kaevurite ja ehitajate

linn ning rajooni administratiivne tsentrum.⁵⁰ Uute tööstusasulate teke ja vanade kasv leidis nõukogude võimu ajal aset ka väljaspool Kirde-Eestit, kuid mujal ei ole see protsess viinud alevite mõõtmeid ületavate tööstuslinnade kujunemiseni.

Sotsialistliku rahvamajanduse ja kultuuri plaanipärase juhtimise vajadus on märgatavalt tõstnud Tallinna kui pealinna tähtsust vabariigi elus. Tallinn on muutunud mitmekülgseks arenenud tööstuslike, kaubanduslik-jaotuslike, administratiiv-poliitiliste ja kultuuriliste funktsioonidega linnaks. Kuid seejuures ei ilmne Tallinna hüpertroofset arengut teiste linnade arvel. Pealinna osatähtsus vabariigi linnarahvastiku üldarvus ei ole kodanliku ajaga võrreldes tõusnud, vaid isegi kahanenud 45%-lt 42%-le. Ka siis, kui liita 1940. a. linnadega asulad, mis omandasid linna- või aleviõigused hiljem, nõukogude võimu perioodil, näeme, et Tallinna osatähtsus Eesti linnarahvastikus ei ole kasvanud, vaid on jäänud endisele tasemele.

Mis puutub endiste maakonnalinnade sõjajärgsesse arengusse, siis iseloomustab ka seda nende tööstuslik kasv. Kõrvuti vanade tööstusettevõtete tegevuse laiendamisega on neis linnades organiseeritud mitmeid uusi ettevõtteid. Sisemaalinnades kuuluvad need eelkõige masina- ja aparaadiehituse alale (näit. aparaaditehas Tartus, teedehitusmasinate tehas Paldiskis, gaasi-analüsaatorite tehas Võrus) Valgas kui vabariigi lõunapiiril asuvas raudteesõlmes on arendatud tööstusharusid, mis töötlevad teistest liiduvabariikidest Eestisse saabuvaid pooltooteid (kombineeritud söötade tehas, veinitehas). Rannikulinnades on uue tööstusharuna loodud kalatööstus, mille areng on olnud eriti intensiivne Pärnus, kuhu ehitati vabariigi suurim kalakonservikombinaat. Rajamisel on uus konservitehas Kingissepas.

Seoses maarajoonide moodustamisega 1950. a. vähenes endiste maakonnalinnade administratiivne alluvuspiirkond mitmekordselt. Kuid neis linnades tegutsevad edasi mitmesugused rajoonidevahelise tähtsusega asutused ja organisatsioonid (näit. mitmesugused kaubabaasid, ehitusorganisatsioonid, autobaasid, teedevalitsused, maaparandusvalitsused, metsatööstuskeskused, metsamajandid, koduloomuuseumid, mõnel juhul teatrid jne.) Seetõttu on endised maakonnalinnad jäänud majanduslik-organisatoorseiks keskusteks omaenda administratiivsetest rajoonidest hoopis ulatuslikumatele territooriumidele. Vahe endistest maakonnalinnadest kujundatud rajoonikeskuste ja endistest kaubandus-käsitööasulaist kujundatud rajoonikeskuste rahvaarvus ning majanduslike ja kultuuriliste funktsioonide mõjuraadiuses on reeglina praegugi selgesti jälgitav.

Sotsialistlikud ümberkorraldused muutsid radikaalselt endiste

⁵⁰ A. Moora Marksoo, Uued linnad Nõukogude Eesti põlevkivibasseinis. Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, vihik 42. Arstiteaduskonna ja Matemaatika-Loodusteaduskonna üliõpilaste teaduslikke töid, Tallinn 1956, lk. 196—197 jj.

kaubandus käsitööasulate funktsionaalsed baasi. Põllumajanduse kollektiviseerimise tagajärjel langes ära nende funktsioon maatöölise reservarmee koondumispunktidenä. Hoogustus tööstuse areng. Kirjeldatava asulatüübi juures toimus see tavaliselt endiste väike- ja käsitööstuslike ettevõtete reorganiseerimise teel tööstuskombinaatideks, mis tegelevad põhiliselt õmblus- ja trikootoodete, mööbli ja ehitusmaterjalide valmistamisega, ümbruse elanikkonna elutarbelise teenindamise ja toidukaupadega varustamisega. Peale selle leidub siin võitööstusi, tellisetehaseid jt., enamasti väiksemaid ettevõtteid. Uusi vabariikliku alluvusega tööstusettevõtteid on neisse asulaisse, erinevalt endistest maakonnalinnadest, rajatud vaid harukordadel (näit. Antsla toorlinavabrik). Tööstuslikult suhteliselt vähe arenenud linnade tüüpi langesid pärast Suurt Isamaasõda ka kunagised tööstusasulad Kärkla ja Türi, kus sõjas hävinud suurtööstusettevõtteid enam ei taastatud.

Alates 1950. aastast omandas enamik endisi kaubandus-käsitöölindu ja -aleveid neile täiesti uued ning väga olulised funktsioonid rajoonide administratiivsete ning majanduslik-organisatsioonide keskustena. Ainult vähesed nende hulgast (Ambla, Järva-Jaani, Mustla, Nuia jt.) jäid sellest osast ilma. Rajoonikeskusteks muutmine elustas ka nende asulate kultuurilist arengut ja soodustas ehitustegevuse laienemist. Elanikkonna suhteline kasv on olnud vägagi kiire paljudes alevites, kus rahvaarv varem oli väike. Linnadest on kiiresti kasvanud Keila ja Elva, mis on kujunenud mitte ainult rajoonikeskusteks, vaid ka korteri-eeslinnadeks Tallinnale ja Tartule. Enamikus endistes põllu- ja käsitöölise asulais, samuti Peipsi-äärseis linnades, ei saa aga konstateerida kuigi suuri muudatusi rahvaarvus.

1959. a. alguses toimunud maarajoonide ühendamiseega kaotas rida rajoonikeskusi (Antsla, Kallaste, Kilingi-Nõmme, Mustvee, Otepää, Pärnu-Jaagupi, Suure-Jaani, Tõrva, Türi jt.) oma senised administratiiv-organisatoorsed funktsioonid. Seetõttu on muutunud aktuaalseks nende asulate majanduse arendamine, arvestades nende asendit liiklusteede võrgus ning kohalike tööjõuressursside maksimaalse rakendamise vajalikkust.

* * *

Niisiis koosneb Eesti NSV kaasaegne linnadevõrk kolmest erivanuselisest süsteemist.

Esimene tekkis juba feodalismi perioodil, mil maa kattus funktsionaalselt struktuurilt ühelaadiliste kaubandus-, käsitöö- ja halduskeskuste ühtlase võrguga.

Kapitalismi arenguga kujunes sellele lisaks uus asulasüsteem. See koosnes juba tekkemomendist alates funktsionaalselt spetsialiseerunud asulaist (tööstus-, kaubandus-käsitöö-, liiklus- ja

kuurortasulad), mis paigutusid vastavalt kapitalistlikus Eestis väljakujunevale territoriaalse tööjaotuse süsteemile. Samaaegselt toimus ka vanade feodaalsete linnade funktsionaalne diferentseerumine. Kuid sellele vaatamata säilitasid vanad linnad palju ühiseid jooni, mis võimaldas neid kapitalismi perioodi lõpuni üsna selgepiirilisel eraldada uutest linnadest, ja seda mitte ainult tekkeloo alusel, vaid ka elanike arvu ja tööalase struktuuri alusel.

Sotsialismiepohh tõi kaasa kolmanda süsteemi — uute sotsialistlike tööstuslinnade — sünni ning põhjustas ühtlasi tunduvalt muudatusi juba varem väljakujunenud asulasüsteemides. Nende muudatuste lähem analüüs ja hinnang nõuab veel täiendavat uurimist, kuid juba praegu peaks olema selge, et seejuures ei ole võimalik ignoreerida Eesti linnade arengu iseärasusi sotsialismieelseil perioodidel.

Eesti NSV linnaliste asulate klassifitseerimise alal on vaja edasi töötada kahes suunas. Esiteks tuleb värskeima faktilise andmestiku alusel lõplikult välja töötada kaasaegsete linnaliste asulate geneetilis-funktsionaalne liigitus. Teiseks tuleb Eesti linnade klassifitseerimisel saadud tulemusi võrrelda materjaliga teistest NSV Liidu osadest. — eelkõige Läti NSV-st, kus linnalise asulastiku areng on toimunud Eestiga enam-vähem analoogilistes tingimustes. Täpsustatud ning kontrollitud geneetiline klassifikatsioon võiks tulevikus saada usaldusväärseks aluseks mitmesuguste praktiliste abinõude kavandamisele ning spetsiaalsete klassifikatsioonide koostamisele halduslikel, majanduslikel jt. eesmärkidel.

О ГЕНЕТИЧЕСКОЙ КЛАССИФИКАЦИИ ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ ЭСТОНСКОЙ ССР (ДОСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД)

Т. Реа

Резюме

Генетическая классификация городов не является простым подразделением их по времени возникновения. Генезис города — это непрерывный процесс, который с возникновением города не кончается, но, собственно говоря, только начинается и продолжается до тех пор, пока город существует. Важнейшая часть этого процесса заключается в изменении функциональных признаков, ибо именно в функциях города выражаются постоянно действующие факторы градообразования. Применить при классификации городов генетический метод, значит анализировать, как в ходе истории возникали разновозрастные группы городов

Näitajaid kodanliku Eesti linnaliste asulate klassifitseerimiseks
Некоторые показатели для классификации городских поселений буржуазной Эстонии
Einige Daten zur Klassifizierung der städtischen Siedlungen des bürgerlichen Estlands

Asula Населенный пункт Siedlung	Elanike arv Численность населения Einwohnerzahl		Rahvastiku struktuur tööharude järgi 1. III 1934 ^{1,2} Распределение населения по отраслям труда, 1. III 1934 г. ^{1,2} Die Bevölkerungsverteilung nach Berufsgruppen, 1. III 1934 ^{1,2}												Osatähtsus Eesti suurtöös- tuses ⁴ (%-des) Удельный вес в крупной промышленности Эстонии (в %%). Prozentualer Anteil an der Grossindustrie Estlands 1936		Tööstuse kogutoodang 1 el. kohta Валовая продукция промышленности на 1 жит. Bruttoproduktion der Industrie je Einwohner 1936 (Ekr.)
	1. III 1934	1. I 1940	Põllumajandus ³ Сельское хозяйство Landwirtschaft	Metsandus Лесное хозяйство Forstwirtschaft	Kalandus Рыболовство Fischerei	Tööstus ja käsitöö Промышленность и ремесла Industrie und Handwerk	Kaubandus Торговля Handel	Transport ja side Транспорт и связь Verkehrs- und Nachrichtenwesen	Administ. haridus, tervishoid jne. Администр., просвещение, здравоохр. и т. д. Verwaltung, Bildungs- u. Gesundheitswesen usw.	Maja- ja isikuteenistus Домашняя прислуга Haus- u. Personendienst	Mittetöötavad (ranti-jeed, vangid jne.) Жив. на нетруд. доходы Berufslose (Rentiers usw.)	Tööstustöötajate arv ¹ Численность работающих в промышленности ¹ Zahl der Industriearbeiter ¹ 1936	Käsitöölise arv ¹ Численность ремесленников ¹ Zahl der Handwerker ¹ 31. V 1937	Töötajate arvu järgi По числу работающих Nach der Arbeiter- zahl	Kogutoodangu järgi По валовой продукции Nach Brutto- produktion		
	Tallinn (koos Nõmmega)	152 897	159 611	1,9	0,2	0,1	42,4	15,9	9,5	15,2	5,0	9,8	12,7	4,4	47,8	58,2	
Narva	23 512	22 287	3,4	1,3	0,5	53,9	9,2	5,2	12,3	2,9	11,3	22,3	4,0	13,5	12,4	779	
Tartu	58 876	58 737	7,7	1,0	0,1	37,1	14,4	5,5	16,9	5,8	11,5	6,3	5,5	6,6	5,9	215	
Pärnu	20 334	21 792	5,1	2,8	3,3	38,3	14,6	8,8	11,7	4,4	11,0	7,3	4,6	2,9	2,3	209	
Viljandi	11 788	12 871	10,7	1,7	—	36,7	13,5	6,3	15,3	4,4	11,4	5,5	4,8	1,3	1,6	263	
Rakvere	10 027	10 445	5,7	0,8	—	33,9	16,0	6,3	19,5	5,2	12,6	3,2	5,0	0,3	0,7	168	
Võru ⁵	6 096	6 614	9,7	1,5	0,1	29,2	15,8	5,3	21,0	4,4	13,0	4,1	3,8	0,1	0,1	73	
Paide	3 285	3 493	12,2	2,7	0,0	31,0	13,0	7,0	17,4	5,0	11,7	2,1	5,3	—	—	56	
Vaiga	10 842	10 368	9,4	4,0	—	30,7	11,3	13,7	14,6	3,7	12,6	1,9 ⁶	4,3	0,1 ⁶	0,1 ⁶	49 ⁶	
Haapsalu	4 649	4 753	8,4	0,8	2,7	28,5	11,7	9,7	18,6	6,2	13,4	0,9	5,2	—	—	10	
Kuressaare	4 478	4 822	11,7	1,0	0,6	27,1	11,9	6,5	19,8	6,6	14,8	2,0	4,8	0,1	0,0	40	
Paldiski	851	718	6,6	0,1	18,1	22,0	10,1	16,5	13,4	2,2	11,0	2,0	4,9	—	—	44	
Kohila	952	—	7,6	0,9	—	75,9	4,2	5,1	2,3	2,0	2,0	—	—	—	—	—	
Kunda	1 863	1 962	5,6	0,4	1,5	76,7	2,6	1,5	4,0	2,2	5,5	24,4	1,5	1,3	1,2	846	
Kärdla	1 454	1 393	6,4	2,7	1,8	56,4	7,1	6,4	8,4	3,2	7,6	24,6	2,5	1,1	0,8	739	
Küttejõu	604	—	0,3	—	—	96,7	0,5	—	1,5	0,7	0,3	—	—	—	—	—	
Sindi	1 854	1 920	1,6	0,5	—	80,2	3,9	3,7	2,3	1,3	6,5	55,5	2,1	3,2	2,8	1958	
Türi	2 903	3 291	8,2	8,4	—	46,2	10,6	11,9	5,2	2,2	7,3	10,5	4,1	0,7	1,2	645	
Püssi	527	—	5,1	4,6	—	50,1	9,3	14,8	3,3	3,3	9,5	—	—	—	—	—	
Tsirculinna	509	—	11,7	9,8	0,2	58,0	3,3	5,0	3,1	0,4	8,5	—	—	—	—	—	
Abja-Paluoja	957	—	27,1	2,0	—	32,3	15,5	7,7	3,2	1,7	10,5	—	—	—	—	—	
Ambla	523	—	17,3	3,4	—	40,6	11,4	2,4	8,6	3,0	13,3	—	—	—	—	—	
Antsla	1 558	1 612	17,2	4,7	0,4	43,8	11,1	5,6	5,7	1,9	9,6	3,4	8,6	0,0	0,0	23	
Elva	1 746	1 881	19,8	2,6	—	35,0	13,2	8,2	6,8	3,2	11,2	1,8	6,6	—	—	126	
Jõgeva	1 144	1 330	10,9	2,2	0,1	36,7	19,7	12,4	6,5	3,9	7,6	2,9	5,6	—	—	73	
Jõhvi	2 043	2 429	7,2	5,2	—	41,2	12,6	6,7	13,4	5,2	8,5	2,3	5,8	0,0	0,0	145	
Järva-Jaani	830	—	22,5	6,7	—	38,5	8,3	10,1	6,6	2,8	4,5	—	—	—	—	—	
Keila	969	1 243	11,0	—	—	39,8	11,1	12,8	10,2	3,5	11,6	1,7	6,6	—	—	28	
Kilingi-Nõmme	1 445	1 593	18,0	9,1	—	39,6	9,1	6,7	3,9	3,3	10,3	5,0	8,8	—	—	158	
Lihula	749	—	30,5	0,7	0,3	28,3	10,3	9,6	11,3	5,6	3,4	—	—	—	—	—	
Mustla	943	1 046	44,1	1,5	0,1	30,6	9,8	1,6	4,7	0,9	6,7	1,2	7,4	—	—	178	
Märjamaa	693	—	10,9	4,3	—	41,3	12,0	11,5	8,8	4,2	7,0	—	—	—	—	—	
Nuia	772	—	22,0	1,7	0,4	42,4	9,7	3,9	5,6	3,6	10,7	—	—	—	—	—	
Otepää	2 015	2 396	35,5	1,5	—	32,9	6,4	4,7	7,3	1,9	9,8	0,7	6,8	—	—	69	
Puka	617	—	22,4	7,0	—	30,9	12,5	9,1	4,8	2,3	11,0	—	—	—	—	—	
Põltsamaa	2 609	3 119	20,0	0,8	—	38,2	10,4	6,4	9,8	3,7	10,7	3,2	5,6	—	—	148	
Rapla ⁷	994	—	22,0	1,3	—	37,8	14,4	9,4	7,1	2,7	5,3	—	—	—	—	—	
Räpina	599	—	32,2	2,9	0,2	34,3	6,7	3,3	10,8	3,9	5,7	—	—	—	—	—	
Suure-Jaani	1 031	1 143	27,9	2,1	—	32,8	9,6	4,1	7,7	5,1	10,7	1,8	8,3	—	—	148	
Tõrva	2 599	3 154	31,5	2,5	—	34,4	7,9	5,6	6,9	2,5	8,7	1,3	7,1	—	—	26	
Võhma	566	—	11,8	0,5	—	46,7	20,3	9,0	3,4	3,1	5,2	—	—	—	—	—	
Vändra	938	—	16,7	5,1	0,1	36,0	13,5	9,6	11,6	2,4	5,0	—	—	—	—	—	
Kallaste	1 605	1 627	21,1	0,2	44,2	23,1	5,6	0,7	3,4	1,1	0,6	—	1,6	—	—	—	
Mustvee	2 841	2 610	12,7	4,0	15,3	27,3	25,6	3,2	5,3	2,1	4,5	0,9	5,3	—	—	20	
Vasknarva	830	—	8,0	3,2	24,4	48,3	4,3	2,8	5,9	1,3	1,8	—	—	—	—	—	
Mõisaküla	2 222	2 354	6,5	1,6	—	53,5	3,8	20,4	5,3	2,2	6,7	5,6 ⁶	1,9	0,4 ⁶	0,2 ⁶	142 ⁶	
Sonda	529	—	6,1	18,7	0,4	18,2	3,2	45,1	3,8	1,5	3,0	—	—	—	—	—	
Tamsalu	500	—	9,0	8,4	—	36,0	6,8	29,5	3,7	0,9	5,7	—	—	—	—	—	
Tapa	3 751	3 785	4,6	1,6	—	30,0	7,7	29,3	12,6	3,4	10,8	1,4	3,7	—	—	29	
Aegviidu	600	—	10,1	23,2	2,9	26,0	5,4	15,9	3,9	2,1	10,5	—	—	—	—	—	
Narva-Jõesuu	1 635	1 695	5,1	3,6	15,6	30,0	7,5	10,6	10,6	2,7	14,3	—	2,8	—	—	—	

Alus:

Lahter 2: 1. III 1934 rahvaloenduse andmed; vihk I: Valdade rahvastik, Tallinn 1934; vihk II: Rahvastiku koostis ja korteriolud, Tallinn 1935.

Lahter 3: «Eesti Statistika», 1940, lk. 98

Lahtrid 4—12: 1. III 1934 rahvaloenduse andmed; vihk I: Valdade rahvastik, vihk III: Tööhärad ja leibkonnad, Tallinn 1935; vihk IV: Rahvastiku-probleeme Eestis, Tallinn 1937.

Lahtrid 13—17: 1937. a. majandusloenduse andmed; vihk I: Tööstus, Tallinn 1939, lk. 10; vihk II: Käsitööstus, Tallinn 1939, lk. 10—13; «Eesti Statistika», 1937, lk. 200, 428; 1938, lk. 184, 185.

Märkused:

¹ % -des asula elanike üldarvust.

В % ко всему населению поселения.

In Prozenten von der Gesamtbevölkerung der Siedlung

² Ülalpeetavad perekonnaliikmed on liigitatud perekonnapea tööhäru järgi.

Не работающие иждивенцы распределены по отраслям труда глав семей.

Erwerbslose Familienmitglieder sind nach dem Beruf des Familienoberhaupts verteilt.

³ Koos aianduse ja mesindusega.

⁴ Ettevõtted vähemalt 20 töötajaga.

⁵ Koos Võrusooga.

⁶ Ilma raudteetöökodadeta.

⁷ Koos raudteejaama-alevikuga.

Kõige täielikumaid andmeid kodanliku Eesti linnaliste asulate elanike arvust ja tööalasest struktuurist sisaldavad 1. III 1934. a. rahvaloenduse materjalid. Need materjalid on avaldatud kõigi selleaegsete linnade, alevite ja enamiku alevikkude kohta, välja arvatud mõned küllaltki rahvarohked töölisalevikud (Kohtla-Järve, Kiviõli jt.).

Nagu võib lugeda ülaltoodud tabelist, oli kodanliku Eesti linnalises asulates ülekaalukalt esikohal tööstuse alal tegutsev rahvastik. Ainult viies asulas (Kallaste, Lihula, Mustla, Otepää, Sonda) ei olnud tööstuslik rahvastik elanikkonna struktuuris esikohal. Seega tuleks peaaegu kõiki kodanliku Eesti linnalisi asulaid kvalifitseerida esmajärjekorras töölisasulaiks ja alles teises järjekorras liigitada neid tähtsamate kõrvalfunktsioonide järgi. Tegelikult osutub kujutus kodanliku Eesti linnadest kui tööstuslinnadest kergesti purunevaks illusiooniks. Piisab, kui võrrelda 1934. a. rahvaloenduse andmeid 1937. a. majandusloenduse andmetega. Näeme, et näiteks Paides, kus 1934. a. pidi tööstusest elatuma 31% elanikkonnast, töötas 1936/1937. a. tööstuse alal ainult 2,1% ja käsitöö alal 5,3% elanikkonnast. Tööstuse ja käsitöö alal tegevate (aktiivsete) arv oli Paides 1934. a. rahvaloenduse andmeil 472, 1937. a. majandusloenduse andmeil (31. V 1937) kõigest 245. Jõgeval olid vastavad arvud 219 ja 109, Võrus 799 ja 389, Rakveres 1585 ja 882 jne. (1. III 1934 rahvaloenduse andmed, vihk III: Tööhärad ja leibkonnad, tab. 4; 1937. a. majandusloenduse andmed, vihk I: Tööstus, tab. 2 ja 3, vihk II: Käsitööstus, tab. 3.).

Kuidas seletada suuri erinevusi tööstuse alal töötajate arvus lähedaste aastate loendusandmete järgi? Osaliselt on see tingitud ehitustöölise mitteamestamisest 1937. a. loendusel, kuid see üksinda katab väikese osa vahest. Võib-olla toimus aastail 1934—37 tööpoolest töölise arvu järsk langus? Tegelikult oli olukord hoopis vastu-pidine — riigis tervikuna kasvas suur- ja kesktööstuse (ettevõtted töötajate arvuga üle 5 in.) töötajate arv selle aja jooksul ligi 20 000 inimese võrra (Eesti entsüklopeedia, täiendkoide, Tartu 1940, vg. 253—254). Kui 1936/37. a. andmed jäävad siiski tööstuse alal töötajate arvu poolest tunduvalt maha 1934. a. andmeist, tuleneb see asjaolust, et viimased sisaldavad tööstuses tegelikult rakendatute kõrval 1) töötuid ja 2) elanikkonna mõningaid kihte, kes tegelikult tööstusliku rahvastiku hulka ei kuulunud. Viimati nimetatud grupi moodustasid eelkõige paljud alevite ja väikelinnade elanikud, kes elatusid mitmesugusest juhuslikust tööst.

Nagu eespool öeldust võib järeldada, ei ole 1934. a. rahvaloenduse andmed linnaliste asulate elanikkonna tööalasest struktuurist küllaldaseks ega täiesti usaldusväärseks aluseks nende asulate majanduslikule klassifitseerimisele. Täiendatuna teiste materjalidega (sealhulgas 1937. a. majandusloenduse andmetega, mis valgustavad objektiivsemalt vabrikutööstuse ja käsitöö osatähtsust erinevais asulais) pakuvad nad selleks mitmeid küllaltki väärtuslikke pidepunkte, kuid ei võimalda siiski rangelt statistilisel alusel baseeruva klassifikatsiooni teostamist.

и как происходила дальнейшая функциональная трансформация и дифференциация этих групп.

На территории Эстонской ССР в досоциалистический период образовались две основные генетические группы городских поселений. Города первой группы — старые города (Таллин, Тарту, Пярну, Вильянди и др.; см. рис. 1, I) — возникли как средневековые военно-административные и торговые центры и приобрели большей частью уже в XIII веке городские права. В функциональном отношении феодальные города были качественно еще почти не дифференцированы — основой развития всех их были торговля и ремесло. Но уже рано началась их количественная дифференциация. В зависимости от того, в какой степени эстонские города смогли включиться в международную торговлю, среди них уже рано выделились большие центры, сохранившие свое ведущее положение и в дальнейшем, несмотря на неоднократные изменения в экономическом и политическом положении страны.

С переходом в новую, капиталистическую формацию началось перерождение старых феодальных городов, что протекало разными путями и привело к дифференциации этого типа городов также в качественном отношении. Прежние торговые и ремесленные города превратились теперь в промышленные центры, железнодорожные узлы, курорты и т. д., причем те или иные функции проявились в каждом городе в разной степени. Но, тем не менее, старые города сохранили и много общих черт. Наиболее резко обособились от других Таллин как столица (см. рис. 1, А) и Нарва как промышленный город (см. рис. 1, В). Все другие старые города (исключая Палдиски) можно кратко охарактеризовать как уездные города — местные административные и хозяйственные центры (см. рис. 1 С). По отраслевой структуре населения это были довольно всесторонне развитые города смешанного типа, с высоким удельным весом «надстроечных» функций. По социальной структуре населения уездные города были оплотом мелкой буржуазии.

По количеству жителей старые города были в сущности единственными настоящими городами буржуазной Эстонии. По количеству населения можно провести довольно резкую границу между двумя основными генетическими группами: в конце капиталистического периода во всех старых городах (исключая Пайде и Палдиски) было по меньшей мере 4000 жит., но среди остальных городских поселений только в Кохтла-Ярве количество жителей превышало 4000 чел. Старые города, возникнув в период, когда территориальные различия в хозяйственном развитии страны были еще слабо выражены, и обслуживая прежде всего интересы управления и торговли, были размещены более-менее равномерной сетью по всей стране.

Вторую основную генетическую группу городских поселений буржуазной Эстонии составляли новые города и местечки (см.

рис. 1, II) возникновение которых началось в связи с усилением развития капитализма начиная с XIX века, особенно со второй его половины. Многие из них образовались в непосредственной близости бывших, исчезнувших к тому времени, средневековых местечек, но представляли собой совершенно новые населенные пункты (кроме некоторых исключений, как Лихула и Пыльтсамаа).

В период царизма новые населенные пункты городского типа оставались, как правило, без самоуправления. В начале буржуазно-националистического режима многие населенные пункты получили права поселков, а в 1938 г все поселки (кроме Выпсу, где самоуправление было ликвидировано) были переименованы в города. Остальные более крупные местечки приобрели права поселков в годы советской власти. Городская реформа 1938 г. была формально-юридическим актом, который дал городские права торгово-ремесленным поселениям с количеством населения менее 1000 чел. (Кейла, Мустла), но оставил без этих прав пролетарские центры сланцевого бассейна (Кохтла-Ярве), в которых насчитывалось несколько тысяч жителей. В результате упомянутой реформы в Эстонии до сих пор существует много очень маленьких городов, которые по количеству населения сильно отстают от некоторых поселков, образованных при советской власти.

Функциональная структура новых городов и местечек была, по сравнению со старыми городами, более односторонней. Административные и культурные функции играли в их жизни меньшую роль. На основании функциональной специализации эту группу населенных пунктов можно разделить на четыре подтипа:

1) Рабочие поселения (Синди, Кярдла и др.: см. рис. 1, Д) образовались при промышленных предприятиях, основанных в деревне. Функциональную структуру рабочих поселений характеризовало одностороннее преобладание промышленности и слабое развитие торговых и культурных функций.

2) Развитие капитализма в деревне вызвало возникновение торгово-ремесленных поселений (см. рис. 1, Е). Такие поселения вначале образовались преимущественно около церквей, позже около железнодорожных станций. Некоторые южноэстонские населенные пункты (Мустла, Отепя, Тярва и др.) были в первую очередь местами концентрации сельскохозяйственных рабочих и ремесленников. Примерно для 25—45% от общего количества населения этих городов главным источником средств существования являлось сельское хозяйство, особенно сезонная работа в кулацких хозяйствах за чертой города. Другие населенные пункты (в первую очередь пристанционные поселения — Йыгева, Выхма и др.) отличались интенсивностью торговли. Для обработки сельскохозяйственных продуктов в торговых центрах были основаны промышленные предприятия.

Удельный вес сельскохозяйственного населения остался в таких населенных пунктах, как правило, небольшим, особенно в Северной Эстонии.

В причудских городах значительная часть населения занималась рыболовством. Калласте остался в хозяйственном отношении лишь рыбацким селом.

3) В тип транспортных поселений (см. рис. 1, F) включено небольшое число населенных пунктов при железнодорожных узлах (Тапа, Мыйзакула и др.), основную часть населения которых составляли железнодорожники и рабочие железнодорожных мастерских.

4) Крупнейшим из немногочисленных курортных поселений (см. рис. 1, G) было Нарва-Йыэсуу. Благодаря притоку дачников из Петербурга, курорт достиг наибольшего расцвета в годы, предшествовавшие Первой мировой войне

Размещение городских поселений, возникших в период капитализма, уже довольно четко соответствовало образовавшейся в Эстонии системе территориального разделения труда. Преобладающая часть рабочих поселений сосредоточивалась в Северной Эстонии; там же было размещено большинство транспортных и курортных поселений. Торгово-ремесленные поселения, как местные рыночные центры, размещались, разумеется, более равномерно по всей стране, но все же гуще всего они были расположены в центральных частях Южной Эстонии, реже всего — в Западной Эстонии. Состав городских поселений в отдельных частях Эстонии хорошо отражал основные черты экономического районирования страны. Северная Эстония выделялась как самый разносторонний район с большим удельным весом рабочих поселений. Центральную и Южную Эстонию, более развитые в сельскохозяйственном отношении области, характеризовало большое число мелких торговых и ремесленных центров. В экономически наиболее отсталой Западной Эстонии, на фоне малочисленности городских поселений, удельный вес старых докapiталистических центров остался наиболее высоким. (Границы экономических районов см. на рис. 1).

В условиях советской власти произошли коренные изменения в социальном характере и в функциональной специализации городов Эстонской ССР. Но так как непрерывное социалистическое строительство продолжалось в республике лишь 15 лет, то влияние наследия капитализма играет в жизни здешних городов сравнительно большую роль, чем в большинстве других районов Советского Союза.

Больше всего изменил прежнюю систему городов процесс социалистической индустриализации, который создал новый тип населенных пунктов в виде промышленных городов и поселков, возникших при советской власти. Значительные успехи достигнуты в развитии промышленности многих бывших уездных центров. Все бывшие уездные города и большая часть прежних

торгово-ремесленных поселений были превращены в районные центры. В связи с районированием суживались сферы административного влияния бывших уездных городов, но, несмотря на это, упомянутые города остались хозяйственно-организационными и культурными центрами для гораздо более обширных территорий, чем их административные районы.

В начале 1959 г., в связи с объединением сельских районов, многие районные центры — прежние торгово-ремесленные поселения — потеряли свои административные функции. Поэтому актуальным стало дальнейшее укрепление экономической базы этой категории городов.

Установление генетической классификации городов современной Эстонской ССР требует еще дополнительного изучения и не входит в задачи настоящей статьи. Но уже теперь ясно, что при этом нельзя игнорировать особенностей развития городов в досоветское время.

ZUR GENETISCHEN KLASSIFIKATION DER STÄDTISCHEN SIEDLUNGEN DES BÜRGERLICHEN ESTLANDS

T. Rea

Zusammenfassung

Eine genetisch fundierte Klassifizierung der Städte ist mehr als ihre bloße Gliederung nach der Entstehungszeit. Die Genesis einer Stadt ist ein ständig fortdauernder Prozess, der mit der Entstehung derselben keineswegs abgeschlossen ist, vielmehr erst dann seinen eigentlichen Anfang nimmt und ebensolange währt, wie die Stadt besteht. Die Hauptbedeutung in diesem Prozess kommt der Wandlung der funktionellen Merkmale zu, da gerade in den Funktionen der Städte die ständig wirkenden städtebildenden Faktoren zum Ausdruck kommen. Sich bei der Städteklassifizierung der genetischen Methode bedienen, heißt analysieren, wie im Laufe der Geschichte Städtegruppen verschiedenen Alters entstanden sind und wie sich in der Folge ihre funktionelle Umwandlung und Differenzierung vollzogen hat.

Auf dem Territorium der Estnischen SSR gab es in der vorsozialistischen Periode zwei genetisch verschiedene Hauptgruppen von städtischen Siedlungen, und zwar: 1) alte Städte (Abb. Nr. 1, I) und 2) neue Städte und Flecken (Abb. Nr. 1, II).

Die Städte der ersteren Gruppe (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva u. a.) gehen auf mittelalterliche militärisch-administrative Handels- und Handwerkszentren zurück, die in der Mehrzahl schon im 13. Jahrhundert Stadtrechte erhielten. Mit ihrem

Eintritt in die kapitalistische Gesellschaftsformation begann die funktionelle Differenzierung dieser alten feudalen Städte in Industriezentren, Eisenbahnknotenpunkte, Kurorte, Schulstädte u. a. Trotz alledem lassen sich bei diesen Städten auch viele gemeinsame Züge feststellen. Am schärfsten sonderten sich zwei Städte von den übrigen ab, nämlich Tallinn als Hauptstadt (Abb. Nr 1, A) und Narwa als Industriestadt (Abb. Nr 1, B). Alle übrigen alten Städte (außer Paldiski) wären kurz als Kreisstädte, also als örtliche Verwaltungs- und Wirtschaftszentren, zu bezeichnen (Abb. Nr 1, C). Nach der beruflichen Zusammensetzung der Bevölkerung waren die Kreisstädte vielseitig entwickelte Städte von gemischtem Typ, in deren Funktionen der Anteil verwaltungsmäßiger und kultureller Aufgaben auffallend groß war. Nach der sozialen Struktur der Einwohnerschaft stellten die Kreisstädte die stärksten Festen des Kleinbürgertums dar.

Die zweite große genetische Hauptgruppe unter den städtischen Siedlungen des bürgerlichen Estlands bildeten die neuen Städte und Flecken, deren Entstehung mit dem Aufschwung des Kapitalismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wesentlich zusammenfällt. Die funktionelle Struktur dieser Siedlungen war im Vergleich zu der der alten Städte einseitiger, der Anteil der verwaltungsmäßigen und kulturellen Funktionen an ihren Lebensäußerungen geringer. Auf Grund einer funktionsbedingten Spezialisierung läßt sich diese Gruppe wie folgt in vier Untergruppen gliedern: 1) Arbeitersiedlungen (z. B. Sindi, Käräla u. a.; s. Abb. Nr. 1, D), 2) Handels- und Handwerksorte (z. B. Otepää, Jõgeva u. a.; s. Abb. Nr. 1, E), 3) Verkehrszentren (Tapa, Mõisaküla u. a.; s. Abb. Nr 1, F), 4) Kurorte (Narwa-Jõesuu; s. Abb. Nr 1, G). Die Arbeitersiedlungen sind infolge der Errichtung großer Industriebetriebe in ländlicher Umgebung entstanden. Den Anlaß für die Entstehung von Handels- und Handwerkszentren gab die Entwicklung des Kapitalismus in der Landwirtschaft. Die Einwohnerschaft der Verkehrszentren setzte sich vornehmlich aus Eisenbahnern und Arbeitern von Eisenbahnwerkstätten zusammen.

Wenn wir die Zahl der Einwohner in Betracht ziehen, waren im bürgerlichen Estland nur die alten Städte richtige Städte. Auf Grund der Einwohnerzahl kann man zwischen den beiden genetischen Hauptgruppen eine ziemlich scharfe Grenze ziehen: gegen Ende der bürgerlichen Periode wies jede alte Stadt (ausgenommen Paide und Paldiski) wenigstens 4 000 Einwohner auf, während die Einwohnerzahl der übrigen städtischen Siedlungen die 4000-Einwohner-Grenze nur in Kohtla-Järve überstieg.

In der territorialen Verteilung der städtischen Siedlungstypen spiegelte sich die wirtschaftsgeographische Gliederung Estlands in ihren Grundzügen wider. Als der wirtschaftlich vielseitigste

Rayon erwies sich Nordestland, wo der Anteil der Arbeitersiedlungen relativ groß war. In Nordestland befand sich auch die Mehrzahl der Kurorte und Verkehrszentren. Für das landwirtschaftlich am stärksten entwickelte Mittel- und Südostland war eine große Zahl von kleinen Handels- und Handwerksorten (die in vielen Fällen Landarbeitern als Wohnsitze dienten) bezeichnend. Im wirtschaftlich rückständigen Westestland spielten die alten, in der vorkapitalistischen Periode entstandenen Zentren wegen der geringen Gesamtzahl der dortigen städtischen Siedlungen eine relativ große Rolle. (Die Grenzen der Rayons sind auf Abb. Nr. 1 angegeben).

Unter den Bedingungen der Sowjetregierung haben sich in den städtischen Siedlungen der Estnischen SSR große Umwandlungen vollzogen. Da jedoch der sozialistische Aufbau in der Republik nicht länger als 15 Jahre ununterbrochen gedauert hat, kommt der vorstehend angeführten Klassifikation der Städte des bürgerlichen Estlands eine gewisse Bedeutung auch für die Klassifizierung der städtischen Siedlungen der Gegenwart zu.

EESTI ALA LINNADE FUNKTSIONAALSED TÕUBID XX SAJ. ALGUSES

T. Rea

Linnad on maa majanduselu tulipunktideks, milles peegeldub kogu rahvamajanduse struktuuri ning arengu omapära. Linnade majanduslik klassifikatsioon, mis õigesti kajastab põhilisi erinevusi nende funktsionaalses iseloomus, aitab seetõttu kaasa mitte ainult linnade endi arenguprobleemide selgitamisele, vaid ka kogu maa majandusliku seisundi õigemale hindamisele.

XIX ja XX saj. vahetusel oli Eesti tsaari-Venemaa majandus-süsteemi arenenumaid lüüsid, kus linnade osatähtsus oli suhteliselt suur 1897. a. elas Eesti alal¹ linnades kokku 19% rahvastiku üldarvust,² samal ajal kui Vene impeeriumis tervikuna oli sama näitaja 13%³ 1914. aastaks tõusis linnarahvastiku osatähtsus Eesti alal 22%-le, kogu Venemaal aga 15%-le.⁴ Et käesoleva sajandi algul kasvasid paljud linnad nii Eesti alal kui ka mujal Venemaal üle oma administratiivpiiride, on need arvud tegelikest madalamad, eriti 1914. a.

Osa, mida linnad XX saj. algul etendasid Eesti ala majanduses, samuti osa, mida etendas vaadeldav ajajärk Eesti linnade arenguloos, õigustavad järgnevat lühipilku selleaegsete linnade funktsionaalse klassifitseerimise küsimusele.

Nagu märgib O Konstantinov, kasutatakse funktsionaalsete linnatüüpide eraldamisel statistilise alusena põhiliselt kolme tüüpi näitarve: 1) struktuurilisi näitarve (näit. aktiivse rahvastiku tööalane struktuur), 2) proportsioone (näit. tööstuse ja kau-

¹ Eesti ala koosseisu on arvestatud: end. Eestimaa kubermang (tervikuna); end. Liivimaa kubermangust — Saaremaa, Pärnumaa, Viljandimaa, Tartumaa, Võrumaa ja Valga linn; end. Peterburi kubermangust — Narva linn. (Narva eeslinnad Kreenholm ja Juhkental kuulusid Eestimaa kubermangu.)

² Vt. tabel nr. 3 juures viidatud kirjandust, samuti: Первая всеобщая перепись населения Российской Империи, 1897 г. Под ред. Н. А. Тройницкого. Окончательно установленное наличное население Империи по уездам, СПб., 1905.

³ «Город». Большая Советская Энциклопедия, изд. 2-е, т. XII, lk. 199.

⁴ Статистический ежегодник России 1914 г., Петроград, 1915. Narva statistika aastaraamat 1931, Narva 1931, lk. 3. Autori arvutus.

banduse käibe suhe) ja 3) näitarve ühe elaniku kohta (näit. tööstustoodang või kaubanduslik käibe ühe elaniku kohta)⁵ Kõiki kolme tüüpi näitarve, seisuga XIX saj. lõpust ja XX saj. algusest, võib leida kirjandusest ka Eesti ala linnade iseloomustamiseks.

Sobivaimaks aluseks linnade funktsionaalsete tüüpide väljaselgitamisel peetakse üldiselt aktiivse rahvastiku struktuuri rahvamajandusharude järgi. Kahjuks ei võimalda aga revolutsioonielsete rahvaloenduste materjalid niisuguse klassifikatsiooni teostamist, kuna nad näitavad rahvastiku struktuuri mitte rahvamajandusharude, vaid kutsealade (ameti) järgi. Mitmesugustes rahvamajandusharudes töötavad lihttöölised on seetõttu sattunud ühte suurde, lähemalt liigestamata «päeviliste» gruppi. 1897 a. ülevenemaalise rahvaloenduse publikatsioonides on nimetatud grupp pealegi veel ühendatud isikuteenijatega («частная прислуга и поденщики»).

Käesoleva artikli lisana on toodud tabel Eesti ala linnade rahvastiku kutsealasest struktuurist 1897 a. rahvaloenduse alusel (tabel 2). Nagu sellest ilmneb, olid tööstus ja käsitöö kõigis linnades teiste kutsealagruppide hulgas esikohal. Teisel kohal seisis tavaliselt isikuteenijate ja päeviliste grupp. Kaks nimetatud gruppi hõlmasid kokku peaaegu kõikjal 50—60% elanikkonna üldarvust. Erinevused selles suhtes olid üksikute linnade vahel üsna väikesed ega saa olla kaaluvaks aluseks tüpoloogilisele klassifikatsioonile, kuigi tegelikult vahe üksikute linnade tööstusliku arengu tasemes oli vägagi tunduv. Mis puutub teiste kutsealagruppide osatähtsusse linnade rahvastikus, siis iseloomustavad vastavad näitarvud, nagu edaspidi näeme, sageli üsna tabavalt üksikute linnade funktsionaalset omapära. Et aga ühe põhifunktsiooni — tööstuse — osatähtsus jääb lahtiseks, ei saa üksnes antud materjalide alusel siiski veel luua terviklikku süsteemi.

Kuivõrd 1897 a. rahvaloenduse andmed pakuvad vähe võimalusi linnade funktsionaalseks klassifitseerimiseks, tuleb selleks rakendada (ning ongi juba rakendatud) teisi statistilisi materjale. Nendeks on andmed Euroopa-Venemaa linnade tööstuse toodangust ja kaubanduse käibest seisuga aastal 1900, mis sisalduvad tuntud vene geograafi V Semjonov-Tjan-Šanski poolt koos kaastöölisega aastail 1900—1911 avaldatud koguteoses Euroopa Venemaa kaubanduse ja tööstuse kohta.⁶ Andmeid linnade rahvaarvust, mis on vajalikud näitajate arvutamiseks ühe elaniku kohta, nimetatud väljaandes ei leidu, kuid selleks sobivad küllaldaselt ka kolm aastat varem toimunud rahvaloenduse

⁵ О. А. Константинов, О классификации городов в экономической географии. Вопросы географии, сб. 41, Москва, 1957, lk. 68.

⁶ Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. I—XII, СПб. Eesti ala käsitleb: Вып. II, Северо-западная земледельческая полоса, СПб., б. г.

andmed.⁷ Eesti ala linnu käsitlevas osas on 1900. a. käibed koos nende alusel leitud suhtarvudega ära toodud tabelis 3.

Linnade funktsionaalse klassifitseerimise eesmärgil kasutas nimetatud materjale esimesena V Semjonov-Tjan-Sanski ise 1910. aastal.⁸ Seejuures rakendas ta nii proportsioonide meetodit kui ka ühe elaniku kohta arvatud väärtuste meetodit. Tööstuse ja kaubanduse kogukäibe alusel ühe elaniku kohta esitas ta järgmise klassifikatsiooni: 1) käive elaniku kohta 800 rbl. ja enam — väga intensiivse tööstus-kaubanduseluga linn; 2) 500—800 rbl. — intensiivse (бойкий) tööstus-kaubanduseluga linn; 3) 100—500 rbl. — keskpärase tööstus-kaubanduseluga linn. Edasi jaotas ta linnu tööstuse osatähtsuse järgi kaubanduse ja tööstuse kogukäibes: alla 20% — kaubanduslik e. nõrgalt tööstuslik, 20—25% — mõõdukalt tööstuslik, 25—40% — tööstuslik, üle 40% — tugevasti tööstuslik linn.

Viimati nimetatud töös arvutas V Semjonov-Tjan-Sanski ka tegelikult vastavad näitarvud kõigi Euroopa Venemaa linnade sealhulgas ka Eesti ala linnade jaoks. Tallinn, Narva ja Pärnu osutusid seejuures intensiivse tööstus-kaubanduseluga linnadeks, kuna ülejäänud Eesti ala linnad jäid keskpärase tööstus-kaubanduseluga linnade gruppi. Piir tööstus- ja kaubanduslinnade vahel oli aga ilmselt seatud liiga madalale. Seetõttu sattusid Eesti ala linnadest tööstuslinnade hulka mitte ainult Narva ja Tallinn, vaid ka Kuressaare ja Võru, mis tegelikult ei olnud tööstuslinnad. Kolm esimesena nimetatud linna kuulusid seejuures «tugevasti tööstuslike» gruppi. Teistes Eesti ala linnades ei ulatunud tööstuse osatähtsus tööstuse-kaubanduse kogukäibes 20%-ni, seega jäid nad kaubanduslinnade kategooriasse.

1953. a. esines uue katsega Baltimaade linnade majanduslikuks klassifitseerimiseks V Jatsunski,⁹ kes kasutas selleks samu lähtematerjale mis V Semjonov-Tjan-Sanskigi. Ka mõlema autori meetodid olid sarnased: nimelt võttis ka V Jatsunski klassifikatsiooni aluseks tööstuse ja kaubanduse käibe proportsiooni. Põhiline erinevus V Semjonov-Tjan-Sanskist seisnes selles, et V Jatsunski 1) luges tööstuslinnadeks ainult niisuguseid linnu,

⁷ 1897. a. rahvaloenduse materjalid on hinnatavad seetõttu, et nad sisaldavad võrdlemisi täielikke andmeid faktiliselt linnade juurde kuuluvate, kuid nendega administratiivselt liitmata eeslinnade kohta (näit. Kreenholm ja Juhkental Narvas; Kantremaa, Kivistiku jt. Viljandis; Kuke alevik Rakveres, Tori Kuressaares). Puudulikuks jäävad need materjalid eelkõige Valga osas, kus ei ole arvestatud Puraküla eeslinna; samuti Kuressaare osas, kus ei ole andmeid sellal juba kujuneva Põllu aleviku kohta.

⁸ В. Семенов-Тянь-Шанский, Город и деревня в Европейской России. Записки Императорского Русского Географического Общества по отд. статистики, т. X, вып. 2, СПб., 1910, lk. 73—74.

⁹ V K. Jatsunski, Majanduslikud sidemed Venemaaga Baltimaade linnade arengutegurina kapitalismi ajastul. Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised, nr. 3, 1953. В. К. Яцунский, Значение экономических связей с Россией для хозяйственного развития городов Прибалтики в эпоху капитализма, Исторические записки, т. 45, 1954.

kus tööstuse käive märksa ületas kaubanduse käibe ja 2) eraldas uue — tööstus- ja kaubanduslinnade — tüüpi, lugedes sellesse kuuluvaks linnad, kus tööstus ja kaubandus olid arenenud peaaegu võrdselt (ning seejuures tugevasti), kuid ta ei kasutanud seejuures kindlaimaid kriteeriume.¹⁰

V Jatsunski eristas Baltimaade linnade hulgas kolme põhitüüpi, mida iseloomustas järgmiselt: «Esimene tüüp on puhttööstuslik linn, mida Baltimaadel on ainult üks — Narva, kus kaubandusel on üsna tagasihoidlik koht. Teise tüüpi kuuluvad keskused, mida võib nimetada peamiselt kaubanduslikeks, sest nendes on vähe tööstusettevõtteid ja needki on väikesed. Selle rühma eesotsas seisab Vilnius suure kaubanduskäibega ja vähese tööstusega, kusjuures seegi on valdavas osas väiketööstus. Sama tüüpi on ka Daugavpils, Tartu, Pärnu ja Šiauliai. Kolmanda tüüpi moodustavad säärased keskused, kus niihästi tööstus kui ka kaubandus on tugevasti arenenud, nagu Riia, Liepaja ja Tallinn.»¹¹ Teine tüüp jaguneb veel kahte alagruppi: a) sisekaubanduse keskused ja b) sadamalinnad (Eesti alal Pärnu, Kuressaare ja Haapsalu)¹²

Kui võrrelda V Semjonov-Tjan-Šanski ja V Jatsunski liigitust, siis näeme, et viimane silub küll mõnevõrra esimese eba-kohti, kuid sellele vaatamata jäävad mõlemad Eesti ala linnade osas liiga üldisteks ning skemaatilisteks. Osalt on nende puudujäägid tingitud kasutatud andmestikust, osalt aga metodoloogilisest ühekülgsusest.

Andmed, millele toetuvad mõlemad autorid, on tsaariaegse statistika üldist taset arvestades kahtlemata võrdlemisi täielikud, kuid siiski kaugeltki mitte täisväärtuslikud. Kõigepealt ei hõlma nad raudteetöökodasid — puudus, mis on eriti tuntav Valga puhul, kus raudteetöökodad moodustasid tööstuse põhiosa. Tunduvaks puuduseks on ka asjaolu, et esitatud andmed pärinevad 1900. aastast — ajast, mil paljud suurettevõtted olid parajasti organiseerimise staadiumis, mistõttu nende toodang oli normaalsest palju madalam. Näiteks on «Waldhofi» tselluloosivabriku (Pärnus) toodangu väärtusena toodud kõigest 68000 rbl. aastas.¹³ Kuid vabrik lasti käiku alles 3. dets. 1900. a., seega töötas ta sel aastal vähem kui kuu. 1900.—1901. a. ulatus toodangu väärtus juba ca 3 800 000 rbl.-ni aastas.¹⁴ Võttes aluseks viimasena nimetatud arvu, saaksime Pärnu funktsionaalsest ilmeest hoopis teise pildi (vt. tabel 3). Tööstuse toodang moodustaks sel juhul 35% Pärnu tööstuslik-kaubanduslikust üldkäi-

¹⁰ Näiteks on Tallinn, kus tööstuse käive moodustas 46% kogukäibest, loetud tööstus- ja kaubanduslinnade hulka; Kuressaare, kus tööstuse käive moodustas 43% kogukäibest — kaubanduslinnade hulka.

¹¹ V. K. Jatsunski, *Majanduslikud sidemed Venemaaga*, lk. 328.

¹² В. К. Яцунский, *Значение экономических связей с Россией*, lk. 109.

¹³ *Торговля и промышленность Европейской России по районам*, вып. II, lk. 68.

¹⁴ *Список фабрик и заводов Европейской России*, СПб., 1903, lk. 148.

best ning linn kuuluks V Semjonov-Tjan-Šanski süsteemi kohaselt tööstuslinnade tüüpi.

Andmestiku puuduste kõrval ei ole V Jatsunski klassifikatsioon meie arvates ka meetodiliselt laitmatu. Selle klassifikatsiooni põhipuuduseks on tuginemine ainult kahe funktsiooni omavahelisele suhtele, arvestamata teiste tegurite mõju. Eesti ala linnad ei olnud ju ainult tööstus- ja kaubanduskeskused, vaid ka administratiivsed ja kultuurilised keskused, kuurordid, raudteesõlmed jne. See kõik ei kajastu aga esitatud klassifikatsioonis.

V Jatsunski poolt rakendatud meetodi juures langevad kõik tööstuslikus suhtes vähem arenenud linnad automaatselt kaubanduskeskuste hulka. Seda võib tõepoolest väita näiteks Pärnu kohta kuni aastani 1900, kus kaubanduslik käive ühe elaniku kohta ulatus üle 500 rbl. aastas — kõrgemale kui üheski teises Eesti ala linnas (vt. tabel 3) Alates «Waldhofi» rajamisest lähenes aga Pärnu samale arenenud tööstuse ja kaubandusega linnatüübile, kuhu kuulusid Tallinn ja teised Baltimaade tähtsamad sadamalinnad.

Mis puutub Kuressaarde ja Haapsalusse, siis ei saa neid sel perioodil nimetada ei kaubanduskeskusteks ega ka sadamalinnadeks. Merekaubandusliku tähtsuse oli Kuressaare juba ammu kaotanud (Haapsalul ei ole seda õieti kunagi olnudki), maakaubanduse ulatus oli aga Lääne-Eesti tagamaa nõrga majandusliku arengu tõttu minimaalne. Haapsalu oli eeskätt kuurordiks, Kuressaare kuurordiks ning ühtlasi tööstuskeskuseks. Selle kõrval täitsid mõlemad kohalike administratiivsete, käsitöö- ja väikekaubanduse keskuste ülesandeid.

Kokku võttes võiks V. Jatsunski poolt esitatud klassifikatsiooni kohta öelda, et piiritledes üldjoontes tabavalt suuremate linnade majanduslikud põhitüübid, jääb ta väga skemaatiliseks eeskätt väiksemate linnade osas. Ja selles suhtes ei saagi õigupoolest autorile teha etteheiteid, kuna väikeste linnade iseloomustamine ei kuulunudki tema poolt võetud ülesannete hulka.

Kuid V Jatsunski tööst väärib esiletõstmist selle juhtmõtte, mille kohaselt Baltimaade linnade majandusajaloo uurimisel on vajalik pidevalt silmas pidada kaht tegurit: kohalikke tingimusi ja seda mõju, mida avaldas neile linnadele Venemaa kui terviku majandus.¹⁵ Vastavalt majanduslike sidemete ulatusele jagunesid Eesti ala linnad vaadeldaval perioodil kahte põhirühma: 1) linnad arenenud tööstuse või väliskaubandusega, mis teenindasid majanduslikult ülevenemaalist turgu, ja 2) kohalikud keskused, mille majanduslikud sidemed piirdusid eeskätt lähema ümbruse kaubanduslik-tööndusliku teenindamisega. Esimesse rühma kuuluvate linnade majanduslike sidemete ulatus leidis väljenduse ka nende majanduse arengutasemes, mille alusel V. Semjonov-Tjan-Šanski liigitas nad intensiivse tööstus-kauban-

¹⁵ В. К. Я ц у н с к и й, Значение экономических связей с Россией, lk. 107.

duseluga asulate hulka (tööstuse ja kaubanduse kogukäibega üle 500 rbl. elaniku kohta) Sellesse rühma kuulusid Eesti ala kolm suuremat sadamalinna — Tallinn, Narva ja Pärnu,¹⁶ mis omasid soodsaimat asendit ülevenemaalise turu teenendamiseks. Kõik nad olid ühtlasi suuremal või vähemal määral ka kohalikeks majandus- ja administratiivkeskusteks, kuid see ei olnud nende arengut määravaks teguriks.

Tallinn muutus pärast raudteeühenduse saamist 1870. a. Eesti ala suurimaks väliskaubanduse keskuseks, omandades seega taas koha, mille oli XIX saj. esimesel poolel ajutiselt loovutanud Pärnule. XX saj. algul muutus ta ka suurimaks tööstuslinnaks Eestis, möödudes selles suhtes Narvast. 1900. a. töötas Tallinnas ligi 6500 vabrikutöölisi, Narvas — üle 9000 töölise.¹⁷ 1901. a. tõusis tööliste arv Tallinnas ligi 10 000-le.¹⁸ Kubermangulinnana oli Tallinn ühtlasi tähtsaimaks administratiivseks keskuseks Eesti alal.

Tallinna impordis olid esikohal tööstuslikuks tarbimiseks määratud artiklid — toorpuuvill, masinad ja metallkaubad, kivisüsi jne. Tallinn oli Venemaa suurimaks puuvilla sisseveo sadamaks, mis varustas toorpuuvillaga ka Tööstuslikku Keskrajooni ja Narvat. 1903. a. moodustas puuvill 69,8% Tallinna impordi väärtusest. Nimetatud aastal toimus Tallinna kaudu 31,8% kogu Venemaa puuvillaimpordist.¹⁹ Järgmisel aastal tõusis Tallinna osatähtsus Venemaa puuvillaimpordis isegi 37,3%-le, kuid puuvilla osatähtsus Tallinna enda impordis jäi madalamaks kui 1903. a.²⁰ Silmapaistev koht kuulus importartiklite hulgas metallile ja metalltoodetele (1900. a. — 23,0% impordi väärtusest). Kivisöele ja koksile langes 1900. a. kõigest 2,9% impordi väärtusest, kuid 45,3% kaalust.²¹ Edaspidi kasvas kivisöe ja koksi sissevedu pidevalt, tõustes 6 817 000 puudalt 1900. a. 26 357 000 puudani 1913. a.²² Maailmasõjaeelseil aastail kasvas märksa ka mineraalväetiste jt. kaupade sissevedu, toorpuuvilla import osutas aga seoses puuvillakasvatuse laienemisega Kesk-Aasias mõningat langustendentsi.

Tallinna sadama tähtsaimateks väljaveoartikliteks olid põllumajandus-saadused, mis olid enamikus pärit Venemaa sisekubermangudest. 1900. a. moodustas teravili 37,9%, või 22,5%, lina ja takk 17,7% ekspordi väärtusest.²³

Esitatud arvudest ilmneb võiekspordi suhteliselt suur osatähtsus, kuid Tallinna kaubanduse revolutsioonieelses arenguloos oli see õige lühiajaliseks nähtuseks.

Möödunud sajandi lõppaastail algas Vene võiekspordi kiire kasv, tänu

¹⁶ Pärnut võib siia lugeda küll ainult teatud reservatsiooniga, sest tema kaubanduslik tagamaa oli Tallinnaga võrreldes hoopis piiratum. Kuid Pärnu tööstuslik areng lähendas teda antud tüübile.

¹⁷ R. Renter, Suurtööstuse tekkimine ja arenemine Eestis XIX ja XX sajandil, Tallinn 1958, lk. 64.

¹⁸ O. Karma, Jooni suurtööstuse arenemisest Eestis monopolistliku kapitalismi ajajärgul (kuni kapitalismi üldkriisi tekkimiseni). Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised, nr. 4, 1952, lk. 26.

¹⁹ Beiträge zur Statistik des Revaler Handels im Jahre 1903, Ревель 1904, lk. 24—25, 34—35; Обзор внешней торговли России за 1903 г., СПб., 1905, прил. III к табл. XII.

²⁰ Beiträge zur Statistik des Revaler Handels im Jahre 1904, Ревель 1905, lk. 24—25, 34—35; Обзор внешней торговли России за 1904 г., СПб., 1906, прил. III-е к табл. XII.

²¹ Beiträge zur Statistik des Handels von Reval und Baltischport, Jahrgang 1900, Ревель 1901, lk. 26—33.

²² Городское хозяйство Ревеля 1905—1915, изд. Ревельской городской управы, б. г., lk. 25.

²³ Beiträge zur Statistik des Handels von Reval u. Baltischport, Jahrgang 1900, lk. 47—50.

võitootmise laienemisele Lääne-Siberis, mis Siberi magistraalraudtee abil oli äsja ühendatud raudteevõrguga. Suur osa Siberi võist suundus aastail 1898—1902 välisturule Tallinna sadama kaudu. Külmutusvagunites Tallinnasse saabunud või edasitoimetamiseks organiseeriti iganädalane kiirlaevühendus Taaniga, kust või saadeti edasi Inglise turule. Tallinna võiekspordist, mis veel 1896. a. oli olnud üsna tühine (12 000 puuda), tõusis seoses sellega 1900. a. 579 000 puudani ja 1901. a. isegi 727 000 puudani, moodustades 1900. a. 54,6% kogu võiekspordist üle Euroopa Venemaa piiri. Kuid pärast seda, kui käesoleva sajandi algusaastail valmis Rõbinsk—Moskva—Ventspilsi raudtee ning selle ehitanud kompanii rakendas rea abinõusid võiekspordi koondamiseks Ventspilsi sadamasse (tariifisoodustused, suure külmoone ehitamine Ventspilsi jne.), kahanes või väljavedu Tallinna kaudu kiiresti miinimumini. 1904. a. ekspordis Tallinn veel kõigest 11 000 puuda võid, s. o. 0,5% võiekspordist üle Euroopa Venemaa piiri.²⁴

Kuivõrd Tallinn oli väliskaubanduslikult profiililt eelkõige tööstuse vajadusi teenindav importsadam, sõltus tema väliskaubanduse dünaamika suurel määral Venemaa tööstuse arengurütmist. 1900. aastal, algava tööstuskriisi tingimustes, jäi väliskaubanduse käive üsna tagasihoidlikuks, sellele vaatamata et ekspordi väärtus ulatus revolutsioonielise rekordseisu (1897. a. — 33,8 milj. rbl.) lähedusse. 1913. aastal, Tallinnas eriti markantselt avaldunud tööstusliku tõusu perioodil, oli ka väliskaubandus hoopis ulatuslikum ja seda just impordi kasvu tagajärjel, sellal kui ekspordit jäi allapoole 1900. a. tasef. (Vt. tabel nr. 1.)

Tabel 1

Eesti ala tähtsaimate sadamate väliskaubandus

	Import	Ekspord	Kokku	Import %-des kogukäibest
	(Tuh. rbl-des)			
1900. a.				
Tallinn ²⁵	52 826	30 884	83 710	63,1
Narva ²⁶	4 063	901	4 964	81,8
Pärnu ²⁶	825	3 906	4 731	17,4
1913. a.				
Tallinn ²⁷	90 610	23 361	113 971	79,5
Narva ²⁶	5 256	1 102	6 358	82,7
Pärnu ²⁸	2 289	3 874	6 163	37,1

²⁴ Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1895—99. Bearbeitet v. Chr. Fleischer, Reval 1900, lk. 93; Chr. Fleischer, Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1900—04, Reval 1906, lk. 83; C. Siegel, Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1905—09, Ревель 1911, lk. 64.

²⁵ Beiträge zur Statistik des Handels von Reval u. Baltischport, Jahrgang 1900, lk. 33, 50.

²⁶ Обзор внешней торговли России за 1900 г., СПб., 1902, табл. III.

²⁷ Городское хозяйство Ревеля, lk. 23.

²⁸ Статистический ежегодник России 1914 г., X отд., lk. 22—23.

Tallinna tööstuslik kasv toimus eeskätt tänu metallitööstuse arengule. Eriti kiiresti kasvas linna tööstus sajandivahetusel ja enne Esimest maailmasõda. Sõjaeelsetel aastail asutati siia kolm suurt laevaehitustehast, kus tööliste arv tõusis sõja ajal 11 000—12 000-ni. Uksnes Vene-Balti laevaehitustehases töötas 1916.—17. a. 7 200 töölise.²⁹ Sõjaaja tingimustes laiendas tegevust ka enamik teisi masinaehitustehaseid (Tallinna Sadamatehased, «Dvigatel», «Volta» jt.). Vabrikutöölise üldarv linnas kasvas selle tagajärjel 1917. aastaks 27 000-ni (54% Eesti ala vabrikutöölise üldarvust).³⁰ Metallitöölised moodustasid 1917. a. 85% Tallinna töölistkonnast.³¹ Teine koht linna tööstuse struktuuris kuulus puidu- ja paberitööstusele eesotsas Lutheri vineerivabrikuga (1913. a. 2019 töölisega). Tekstiilitööstuse alal oli ainsaks, nimetamisväärses suurettevõtteks Balti Puuvillamanufaktuur (1913. a. 1900 töölisega).³²

Pärnu oli XIX saj. olnud Eesti ala suurimaks linaekspordisadamaks, kus tööstus arenes nõrgalt. Pärnu kui kaubalinna profiil avaldus selgesti veel 1897. a. rahvaloendusel, mil siin registreeriti suurim kaubanduse alal tegevate protsent Eesti ala linnades (vt. tabel 2). Kuid Pärnu kaubanduse absoluutne käive oli selleks ajaks 1880-ndail aastail alanud linakaubanduse kriisi mõjul tunduvalt kahanenud ning jäi ka edaspidi kaugemale vara-semaist kõrgseisudest. Kui aastail 1877—1880 Pärnu eksportis 1 145 000 puuda lina aastast Tallinna 447 000 puuda vastu,³³ siis 1900. aastaks oli vahetõu muutunud Tallinna kasuks — 1 414 000 puuda Pärnu 594 000 puuda vastu.³⁴ Lisaks 594 000 puudale linale, mis saadeti otseselt välisurule, suunati Pärnust samal aastal veel 120 000 puuda lina Riiga.³⁵

Pärnu kaubanduse arengut takistas pikemat aega raudteeühenduse puudumine. Ja kui 1896. a. viimane loodigi, siis ainult kitsarööpmelise liini näol, mis jättis Pärnu ikkagi ilma otseühendusest kaugema tagamaaga. XIX saj. 80-ndail aastail, enne Tartu—Valga ja Pihkva—Riia raudteede ehitamist, ulatus Pärnu linakaubanduslik tagamaa Cēsiseni ja Aluksneni lõunas, Tartuni ja Põltsamaani idas.³⁶ 1900. aastaks oli see piirkond tunduvalt kahanenud. 1/5 Pärnu sadamat läbinud linast saabus nimetatud aastal Pärnu enda maakonnast; kaugemalt saatis suurelt osalt Pärnusse oma linasaagi veel Võrumaa, vähemal määral Tartu- ja Valgamaa.³⁷ Enamik Tartumaa linast läks Tallinna sadamasse, Valgamaa linast — Riiga ja Tallinna; Põhja-Läti lina-toodang suunati peaaegu terves ulatuses Riiga.³⁸

²⁹ O. Karma, op. cit., lk. 35; R. Renter, op. cit., lk. 113—114, 117

³⁰ A. Takkin, Tallinna tööstustöölise majanduslikust ja poliitilisest olukorrast 1914.—1917. a., Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised, VIII kd. Ühiskonnateaduste seeria, 1959, nr. 2, lk. 139.

³¹ Sealsamas.

³² Обзор Эстляндской губернии за 1913 год, Ревель 1914, ведомость № 6.

³³ Историко-статистический обзор промышленности России. Под ред. Д. А. Тимирязева, т. I, СПб., 1883, lk. 93.

³⁴ Beiträge zur Statistik des Handels von Reval u. Baltischport, Jahrgang 1900, lk. 48; Обзор внешней торговли России за 1900 г., табл. VI.

³⁵ Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II, lk. 68.

³⁶ Pernau's Handel und Verkehr. Beilage zur «Zeitung für Stadt und Land», Riga 1878.

³⁷ Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II, lk. 68.

³⁸ Tihedamad sidemed Pärnuga säilitas Läti alal Rujiena ümbrus, mida läbis Valga—Pärnu kitsarööpmeline raudtee. Autori poolt kasutatud allikad ei näita kahjuks seda, kui palju lina toodi 1900. a. Rujiena-Mõisaküla rajoonist Pärnu, küll aga seda, et isegi nimetatud rajoon saatis osa oma toodangust Pärnust eemale (7 000 puuda lina Valmierasse) (Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II, lk. 71).

Impordi osatähtsus Pärnu sadama väliskaubanduslikus käibes oli 1900. a. väike (vt. tabel 1). Kõige kogukamaiks importartikleiks olid tööstuse tarbeks sisseveetav kivisüsi (kaaluliselt 77% impordist) ja püriit (kaaluliselt 14% impordist).³⁹

XIX ja XX saj. vahetus pööras hoopis uue lehekülje Pärnu elus. Põrdepunktiks oli «Waldhofi» tselluloosivabriku valmimine. Juba esimesel tegevusaastal rakendati selles 949 töölist,⁴⁰ 1913. aastaks tõusis tööliste arv 2500-le.⁴¹ 1909. a. toodeti 4,5 milj. puuda tselluloosi.⁴² Enamik sellest suunati Venemaa siseturule, mille suurimaks tselluloosiga varustajaks oli «Waldhof»; 1,7 milj. puuda veeti välismaale.⁴³ Kui võrd teised Pärnu tööstusettevõtted olid väikesed, domineeris linna tööstuse struktuuris täielikult puidutöötlemine. Peale «Waldhofi» tegutsesid sel alal veel mitu saeveskit ja 80 töölisega tuletikuvabrik. Ülejäänud ettevõttest olid suuremad Austeri korgivabrik (90 töölisega), lina- vabrik, nahavabrik ja valu- ning mehhaanikatöökoda.⁴⁴

Pärnu kaubanduses tõusis maailmasõja-eelseil aastail märksa sisseveo osatähtsus (vt. tabel 1). Impordis domineerisid endiselt tööstusele vajalikud kaubad. Seevastu muutus tunduvalt ekspordi struktuur. Metsamaterjali väljavedu kasvas 1902—1906 enam kui neljakordseks, uue väljaveoartiklina ilmus tselluloos. Linaeksport jäi tagaplaanile. 1909. a. moodustasid metsamaterjalid ja tselluloos kaaluliselt 86% kogu väljaveost.⁴⁵

Möödunud sajandi lõpukümnendist alates kasvas Pärnu tähtsus ka kuu- rortlinnana. 1890. a. valminud uues mudaravilas anti 1910. a. üle 14 600 vanni aastas.⁴⁶ Kuurordi külastajate arv tõusis paari tuhande inimeseni hooajal. Kuid Eesti ala suurimatest kuurortidest — Narva-Jõesuust, Kuressaarest ja Haapsalust — jäi Pärnu sel perioodil siiski maha.

Narva kujunes juba XIX saj. keskel Eesti ala suurimaks tööstuskeskuseks ning ainsaks tõeliseks tööstuslinnaks. XX saj. algul pidi Narva loovutama esikoha tööstuse alal Tallinnale. Kuid seoses tööstuskriisiga, mis sajandi esimesel aastakümnel avaldus eriti sügavalt metallitööstuses, suutis tekstiili- tööstuse linn Narva ajutiselt taas mööduda Tallinnast kui eeskätt metalli- tööstuse keskusest. 1910. a. koondas Narva endasse 45%, Tallinn aga kõigest 26% Eesti ala vabrikutööstlistest.⁴⁷ Alles Esimese maailmasõja eelseil aastail toimunud laevaehituse tõus viis Tallinna lõplikult Narvast ette. 1913.—1914. aastaks langes Narva osatähtsus Eesti ala tööstustööliste üldarvus 36%-le.⁴⁸ Narva tööstuse struktuur oli veelgi ühekülgsem kui Pärnus: kolmes suures tekstiilivabrikus töötas 1913.—1914. a. 94—98% vabrikutööstliste üldarvust.⁴⁹

Narva kaubandus arenes tihedas seoses tööstusega. Väliskaubandus seis- nes põhiliselt tööstustooraine sisseveos; näiteks moodustasid 1900. a. toor- puuvill 34%, kivisüsi ja koks 33%, džuut 14%, metallid, metalltooted ja masinad 9% impordi kogumahust (kaaluliselt).⁵⁰ Kreenholmi Manufaktuur sai

³⁹ Обзор внешней торговли за 1900 г., прил. к табл. IX.

⁴⁰ Русское акционерное общество целлюлозной фабрики Вальдгоф в г. Пернове, Лифляндской губернии. Первое десятилетие действия фабрики 1900—1910, б. м. и б. г., lk. 15

⁴¹ O. K a r t a, op. cit., lk. 35.

⁴² Русское акционерное общество целлюлозной фабрики Вальдгоф, lk. 10.

⁴³ Обзор внешней торговли России за 1909 г., ч. II, СПб., 1911, lk. 975—976.

⁴⁴ Фабрично-заводские предприятия Российской Империи. Изд. Д. П. Кандауров и сын, ред. Ф. А. Шобер, изд. 2-е, Петроград, 1914.

⁴⁵ Обзоры внешней торговли России за 1902—1909 гг., СПб., 1904-11.

⁴⁶ А. С. Г у б и н, Курорт Пярну, Таллин, 1947, lk. 11.

⁴⁷ R. R e n t e r, op. cit., lk. 111.

⁴⁸ Seesama, lk. 117, 128.

⁴⁹ V. K. J a t s u n s k i, Majandusliku sidemed Venemaaga, lk. 338; Narva statistika aastaraamat 1931, lk. 48—49.

⁵⁰ Обзор внешней торговли России за 1900 г., табл. IX.

1900. a. enamiku toorpuuvillast välismaalt kas otse mere kaudu (53% kogu puuvillast) või Tallinna sadama vahendusel (38% kogu puuvillast).⁵¹ Narva sadama kaudu toimus nimetatud aastal 4,4% kogu Venemaa toorpuuvilla sisseveost. Kuid järgnenud aastakümnel püsis Narva sadama puuvillaimport 1900. aastaga võrreldes keskmiselt kaks korda madalamal tasemel. Narva eksport koosnes peamiselt metsamaterjalidest.⁵² Väliskaubanduse kogukäibelt jäi Narva tavaliselt küll Pärnust maha, üksikuil aastail (sealhulgas a. 1900 ja 1913; vt. tabel 1) aga isegi ületas Pärnu taseme.

Tallinn, Narva ja Pärnu olid niisiis Eesti alal kõige intensiivsema kaubandus- ja tööstuseluga keskused, mille areng oli tingitud eelkõige ülevenemaalistest sidemetest. Ülejäänud linnad olid kohalikeks keskusteks, kus tööstuse-kaubanduse kogukäive ei ulatunud 500 rbl-ni elaniku kohta. V Semjonov-Tjan-Šanski liigituse järgi jäid nad tööstus- ja kaubanduselu intensiivsusest keskmiste linnade gruppi.⁵³ Siia kuulusid eeskätt kõik Eesti ala sisemaised linnad. Neid iseloomustasid võrdlemisi mitmekesised funktsioonid (kaubanduslikud, administratiivsed, kultuurilised, tööstuslikud), kuid üldiselt nõrgalt arenenud tööstus ja võrdlemisi tähelepanuväärne sisekaubandus. Kaubanduslik käive ühe elaniku kohta varieerus neis 150—300 rbl. piires, olles samal tasemel Tallinna ja Narvaga, kuid jäädes maha Pärnust (vt. tabel 3). Nende linnade tööstus töötles põhiliselt kohalikke põllumajandussaadusi ja puitu (toiduainetetööstuse ettevõtted, lina- naha- ja tuletikuvabrikud, saeveskid jne.) Tähelepanuväärne osa (ca 1/10) sisemaiste väikelinnade — Rakvere, Päide, Valga ja Viljandi — elanikkonnast elatus põllumajandusest (vt. tabel 2).

Sisemaiste linnade detailsemal alaliigitamisel ei ole enam võimalik lähtuda tööstuse ja kaubanduse tasemest ning osatähtsusest, kuna üksikute linnade vahelised erinevused ei olnud sel alal sedavõrd mõõduandvad. Ka administratiivses suhtes olid need linnad maakonnakeskustena võrdses seisundis. Kõige märgatavamaid erinevusi nende iseloomu tõid kultuurilised (Tartu) ja transpordialased (Valga) funktsioonid.

Tartu seisis Eesti sisemaalinnade hulgas esikohal elanike arvult suurima linnana ja eri kohal ülikoolilinnana. Tartu ülikool koondas endasse, eriti möödunud sajandi 90-ndaist aastaist alates, üliõpilasi Venemaa kõigist osadest. 1900. a. pärines Balti kubermangudest (peamiselt Liivimaalt) ainult 25%, mujalt Venemaalt aga 75% üliõpilaste üldarvust. Kui vaadelda üliõpilaste jagunemist õpperingkondade järgi, kus nad olid saanud eelneva ettevalmistuse, siis oli 1900. a. esikohal küll Tartu (Riia) ringkond (311 üliõpil.), kuid kuigi palju ei jäänud sellest maha ka Moskva ringkond (296 üliõpil.). Järgnesid

⁵¹ Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II, lk. 47.

⁵² Обзоры внешней торговли России за 1900—1909 гг.; СПб., 1902—11.

⁵³ Olgu märgitud, et järgmist, tööstuse ja kaubanduse suhtes vähem intensiivset linnaderühma (kogukäibega alla 100 rbl. elaniku kohta) ei püüdnud V. Semjonov-Tjan-Šanski enam majanduslikult linna nime vääriksiks (В. Семенов Тян-Шанский, op. cit., lk. 74). Eesti alal niisuguseid linnu ei leidunud.

Kiievi (185 üliõpil.), Peterburi (171 üliõpil.), Harkovi (122 üliõpil.) jt. õppe- ringkonnad. 48 üliõpilast pärines Kaukaasiast, 47 üliõpilast Siberist.⁵⁴

Kultuurikeskusena oli Tartul seega kahtlemata ülevenemaaline tähtsus. Kuid Tartu ei olnud ainult koolilinn. Ülikooli ja veterinaarainstituudi üliõpilaste arv ulatus 1914. a. küll 6,7%-ni linna elanikkonnast,⁵⁵ kuid seejuures jäävad arvestusest välja laialdased eeslinnad, mida administratiivselt linna külge ei loetud. Üliõpilaste tegelik osatähtsus linnarahvastiku üldarvus oli seetõttu märksa madalam. Juhtiv koht linna elus kuulus siiski majanduslikele funktsioonidele, kusjuures aga tööstus- ja kaubanduselu intensiivsus oli üsna madal (vt. tabel 3). Tartu kaubandus oli valdavas osas väikekaubandus, mis teenindas kohalikke vajadusi; käsitöölise arv ületas mitmekordselt vabrikutöölise arvu.

Tartu tööstuse struktuuris kuulus 1913.—1914. a. esikoht masinaehitus- ja metallitööstusele, mis tegeles peamiselt põllutööriistade valmistamise ja remondiga lähema tagamaa tarbeks. Ülevenemaalisele turule tootis 1907. a. asutatud telefonivabrik, kus töölise arv ulatus sajani.⁵⁶ Teisel kohal oli puidutööstus, mida esindas rida üsna tähelepandavaid mööblivabrikuid ja väiksemaid saeveskeid. Nende kõrval tegutses linnas mitu toiduainetetööstuse ettevõtet eesotsas A. Le Coq'i õllevabrikuga. Omapärase ilme andis Tartu kui ülikoolilinna tööstuse struktuurile polügraafiatööstus, mille alal töötas ligi 300 töölise.⁵⁷

Võru paistis silma peamiselt kaubanduskeskusena. Nii kaubanduse käibelt ühe elaniku kohta kui ka kaubanduslikel kutsealadel tegeva rahvastiku osatähtsusest elanikkonnas kuulus talle Eesti ala linnade hulgas Pärnu järel teine koht (vt. tabelid 2 ja 3). Umbes poole kaubanduse käibest moodustasid taimekasvatussaadused, peamiselt lina, mis saadeti enamikus Pärnu ja Riiga.⁵⁸ Tööstuse areng piirdus Võrus rea väike-ettevõtete tekkimisega. Kui tööstustoodangu erikaal Võru kaubanduse ja tööstuse kogukäibes oli 1900. a. andmete kohaselt siiski silmapaistvalt kõrge (vt. tabel 3), siis on see seletatav asjaoluga, et Võru tööstuse põhiosa moodustas toiduainetetööstus, kus toodang rahaliselt väljendus ühe tööliste kohta on toaraine kalliduse tõttu suhteliselt kõrge. Suurimaks tööstusettevõtteks Võrus oli paarikümne töölisega piiritusepuhastustehas (asutatud a. 1897).

Viljandi jäi kaubanduse arengult teiste samasuguste väikelinnade hulgas keskpäraste hulka, tööstuse alal sammus aga nende esireas. Sajandivahetusel oli siin suurimaks ettevõtteks tuletikuvabrik (1897. a. 50 töölisega)⁵⁹. 1912. a. asutati Viljandisse linavabrik (1914. a. 300 töölisega), mis oli sel ajal suurimaid eesti kodanlusele kuuluvaid tööstusettevõtteid.⁶⁰ Peale selle töötas linnas veel Pohrti masinaehitustöökoda ja mitu väiksemat toiduainetetööstuse ettevõtet.

Rakvere ületas kaubanduskäibe ulatuselt ühe elaniku kohta enamiku Eesti ala väikelinna (vt. tabel 3). Nõrgalt arenenud tööstus töötles kohalike põllumajandussaadusi (linaketrusvabrik, naha- tärklise- jt. tööstused).

Paide oli teistest sisemaistest maakonnalinnadest majanduslikus suhtes kõige mahajäänum. Linna lähedusse, 13 km eemal asetsevasse raudteesõlmpunkti, oli

⁵⁴ E. В. Петухов, Императорский Юрьевский, бывший Дерптский, университет за сто лет его существования, Юрьев, 1902, Приложение: Статистические таблицы и личные списки по Императорскому Юрьевскому, бывшему Дерптскому, университету (1802—1901), lk. 8, 9, 24.

⁵⁵ P Põld, Tartu ülikool. Koguteos «Tartu», Tartu 1927, lk. 653—654; Статистический ежегодник России 1914 г., I отд., lk. 39.

⁵⁶ R. Renter, op. cit., lk. 108.

⁵⁷ Фабрично-заводские предприятия, изд. Д. П. Кандауров и сын, изд. 2-е.

⁵⁸ Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II, lk. 77.

⁵⁹ Материалы для статистики Лифляндской губернии. Под ред. В. Фогеля. Дополнительный выпуск, Рига, 1899, таб. 2.

⁶⁰ O. K a r m a. op. cit., lk. 34.

kerkinud kiiresti kasvav Türi asula, mis konkureeris edukalt vanema linnaga ning pidurdas selle arengut. Tööstuse ja kaubanduse kogukäibelt ühe elaniku kohta seisis Paide Eesti ala linnade hulgas eelviimasel kohal (vt. tabel 3), mittetöötava elanikkonna (majaomanike, pensionäride jne.) protsendilt elanikkonna üldarvus oli aga esimene (vt. tabel 2). Maailmasõja-eelseil aastail rajati Paidesse ainsa suurema tööstusettevõttena tuletikuvabrik.

Valga täitis analoogiliselt eespool kirjeldatud väikelinnadega kohaliku majandus- ja administratiivkeskuse funktsioone. Kuid Valga arengu põhiteguriks oli linna kujunemine Eesti ala üheks tähtsamaks raudteesõlmeks. Transpordi ja side alal töötava elanikkonna osatähtsus oli siin silmapaistvalt kõrge (vt. tabel 2). Valga suurimaks tööstusettevõtteks olid 1890. a. asutatud raudteetöökodjad.

Omaette grupi moodustasid Eesti ala linnade hulgas kaks Lääne-Eesti rannikulinna — Haapsalu ja Kuressaare. Mereäärsele asendile vaatamata etendas sadama tegevus nende funktsioonides väikest osa. Sadamate madaldumine ja halvad ühendustingimused Venemaa sisepiirkondadega (Haapsalu omandas raudteeühenduse alles 1906. aastal, viimasena Eesti ala linnadest) ei lasknud neil kaubanduse ja tööstuse arenemise suhtes võistelda kolme Eesti suurima sadamalinnaga. Rannalaevandus ületas siin kaubaveo mahult mitmekordselt väliskaubanduse. Kaubanduse käibelt ühe elaniku kohta (alla 150 rbl.) jäid Haapsalu ja Kuressaare Eesti ala linnade hulgas viimasteks (vt. tabel 3).

Ometi seondus nendegi linnade areng tihedalt ülevenemaaliste vajaduste rahuldamisega. Kuurortidena, mis teenindasid eeskätt vene (Peterburi) suvekülalisi, rajanes nende kasv suurel määral kaugemaile sidemeile, kuna kohalik tagamaa kuulus Eesti ala majanduslikult mahajäänudate piirkondade hulka ega pakkunud erilisi eeldusi linnalise elu arenguks. Et kuurortlinnades avanesid soodsad võimalused elatumiseks korteriüürist, oli mittetöötava elanikkonna osatähtsus nii Haapsalus kui Kuressaares väga kõrge; selles suhtes ületas neid ainult Paide (vt. tabel 2). Suvitajate arv hooajal tõusis aastail enne Esimest maailmasõda kummaski kuurordis üle kolme tuhande.

Haapsalu oli Eesti ala maakonnalinnadest nii kaubanduslikus kui tööstuslikus suhtes kõige vähem arenenud (vt. tabel 3). Väliskaubandus ei etendanud siin mingit osa. Aastail 1900—1909 eksporditi Haapsalust keskmiselt 49 000 rbl. eest kaupu aastas, kuid valdav osa sellest langes sisuliselt rannalaevanduse arvele — teravilja ja kartuli väljaveo näol Soome. Haapsalu import oli täiesti tähtsusetu (aastail 1900—1909 keskmiselt 6000 rbl. aastas).⁶¹ Suurtööstuse ettevõtted puudusid linnas hoopis. Tähtsaimaks sissetulekuallikaks oli kuurort, kuid uute suvituskohtade, eriti Narva-Jõesuu kiire kasv vähendas Haapsalu tähtsust ka suvituskeskusena.

Kuressaare oli nagu Haapsalugi kuurortlinn. Kuid erinevalt Haapsalust etendas siin ka tööstus nimetamisväärset osa, tänu ainsale suurettevõttele — Wildenbergi nahavabrikule. Tööliste arv ulatus viimases 1900. a. 171-ni⁶².

⁶¹ Обзоры внешней торговли России за 1900—1909 гг., СПб., 1902—II.

⁶² Список фабрик и заводов Европейской России, СПб., 1903, lk. 428.

Rahvastiku kutsealane struktuur Eesti ala linnades 1897. a.¹Распределение населения в городах Эстонского края по группам занятий в 1897 г.¹Die Bevölkerungsverteilung in den Städten des estnischen Gebiets nach Berufsgruppen im Jahre 1897¹

Linn Город Stadt	Põllumaj., metsandus, kalandus Сельское и лесное хозяйство, рыболовство Land- u. Forstwirtschaft, Fischerei	Tööstus ja käsitöö, ehitus Промышленность, ремесла, строительство Industrie, Handwerk, Bauwesen	Isikuteenistus ja päevilised Частная прислуга и поденщики Persönliche Dienstleist. u. Tagelöhner	Kaubandus Торговля Handel	Transport ja side Транспорт и связь Verkehr u. Nachrichtenwesen	Ühiskondlik tegevus (administr., haridus, tervishoid jne) Обществ. служба (администр., просв., здравоохран. и т. п.) Öffentl. Dienste u. freie Berufe	Mittetöötavad (rantjeed, vangid jne.) ² Жив. на нетрудовые доходы (рантье и др.) Berufslose (Rentiers usw.)
Tallinn	1,9	33,2	23,9	10,0	8,9	8,9	13,2
Pärnu	4,9	29,3	24,1	18,7	5,0	7,0	11,0
Narva ³	3,3	42,0	17,2	11,3	7,5	5,5	13,2
Tartu	3,5	30,1	23,9	11,9	5,4	7,9	17,3
Viljandi	7,2	37,9	20,1	9,7	5,7	5,8	13,6
Rakvere	9,8	33,9	18,6	9,6	8,3	7,4	12,4
Võru	1,9	28,1	27,6	14,5	4,5	10,0	13,4
Paide	9,4	31,9	16,9	8,7	5,2	9,7	18,2
Võlga	10,5	34,7	13,5	9,4	17,2	4,5	10,2
Haapsalu	3,8	26,6	22,1	9,6	9,9	9,8	18,2
Kuressaare	3,5	29,5	22,5	7,9	6,5	12,4	17,7
Paldiski	12,7	24,6	12,2	9,6	17,5	11,7	11,7

Alus: Первая всеобщая перепись населения Российской Империи, 1897 г. Под ред. Н. А. Тройницкого. XXI, Лифляндская губ., СПб., 1905, lk. 142—145; XXXVII, С.-Петербургская губ., СПб., 1903, lk. 171; XLIX, Эстляндская губ., СПб., 1905, lk. 79—81. Autori arvutus.

Märkused:

¹ %-des kogurahvastikust, ilma sõjaväe tegevteenistusest.

В %% ко всему населению, без действительной военной службы.

In Prozenten von der Gesamtbevölkerung ohne aktives Militär.

² Ulalpeetavad perekonnaliikmed on liigitatud perekonnaäpa kutseala järgi.

³ Andmed Narva kohta on mittetäielikud, kuna nad antud juhul ei hõlma tööstuslikke eeslinnu (Kreenholm ja Juhkental), kus elas 44,5% linna ja eeslinnade kogurahvastikust.

1913.—1914. a. — 300-ni⁶³. Sellele vaatamata ei muutunud Kuressaare muidugi kaugelgi veel tööstuslinnaks, mida näitab ka suhteliselt madal tööstustoodangu väärtus ühe elaniku kohta (vt. tabel 3).

Põhiosa Kuressaare väliskaubanduse käibest langes impordi arvele, mis ajavahemikus 1900—1909 moodustas keskmiselt 146 000 rbl. aastas. Impordi struktuur kohanes nahavabriku tegevuse laienedes viimase tarvidustele. 1909. a. moodustasid mitmesugused nahatööstusele vajalikud ained (kebratšopuit, parkained ja -ekstraktid) üle 70% sisseveetud kaupade kaalust. Kuressaare eksport moodustas aastail 1900—1909 keskmiselt 20 000 rbl. aastas ning koosnes peamiselt metsamaterjalist.⁶⁴ Kaubandusega seotud elanike protsendilt kogurahvastikus jäi Kuressaare Eesti ala linnade hulgas viimaseks (vt. tabel 2).

Tihedalt mõisatega ülekülvatud Saaremaa rüütelkonna keskusena omas Kuressaare Eesti linnade seas suurimat aadlike protsenti (1897. a. 10,4% kogu rahvastikust).⁶⁵

Eesti ala linnade hulka kuulus ka Paldiski, kuid sisuliselt ei olnud tal iseseisvat linnalist tähtsust. Paldiski majanduslik osatähtsus tõusis möödunud sajandi lõpul Tallinna abisadamana, kus jääolud olid soodsamad kui Tallinna lahes. Kuna siitkaudu toodi Peterburisse varajast puuvilja, nimetati Paldiskit naljatades «apelsinisadamaks».⁶⁶ Näiteks 1880. a. imporditi Paldiski kaudu üle 184 000 puuda apelsine ja sidruneid, mis saabusid enamasti Itaaliast (Messinast).⁶⁷ Kuid alates 1895. a., mil Tallinna sadamas võeti kasutusele jäälohkuja, langes Paldiski väliskaubanduslik käive järsult: 2,6 milj. rublalt (aasta keskmine) perioodil 1891—95 0,4 milj. rublale järgneval viisaastakul.⁶⁸ Ka elanike arvult (vt. tabel 3) ei andnud Paldiski linna mõõtmeid välja.

Arvestades Eesti ala linnade funktsionaalset omapära, majanduslike sidemete ulatust ja majanduse arengutaset perioodil enne Esimest maailmasõda (umbes aastail 1897—1914), võib neid kokkuvõtlikult klassifitseerida alljärgnevalt:

I. Ülevenemaalise tähtsusega kaubandus- ja tööstuskeskused (sadamalinnad):

1. alatüüp: kaubandus- ja tööstuslinnad⁶⁹ — *Tallinn, Pärnu*.
2. alatüüp: tööstuslinn — *Narva*.

II. Kohaliku tähtsusega administratiiv- ja kaubanduskeskused (sisemaalinnad):

1. alatüüp: administratiiv- ja kaubanduskeskus ning ülikoolilinn — *Tartu*.
2. alatüüp: administratiiv- ja kaubanduskeskused — *Viljandi, Rakvere, Võru, Paide*.
3. alatüüp: transpordi-, administratiiv- ja kaubanduskeskus — *Valga*.

⁶³ Фабрично-заводские предприятия, изд. Д. П. Кандауров и сын, изд. 2-е.

⁶⁴ Обзоры внешней торговли России за 1900—1909 гг., СПб., 1902—II.

⁶⁵ Первая всеобщая перепись населения Российской Империи, 1897 г., Под ред. Н. А. Тройницкого. XXI, Лифляндская губерния, СПб., 1905, стр. 2.

⁶⁶ К. К. Случевский, По северо-западу России, т. II, Спб., 1897, lk. 48.

⁶⁷ Ergebnisse der Revaler Handelsstatistik aus den Jahren 1880—1884. Bearbeitet v. P. Jordan, Reval 1886, lk. 15.

⁶⁸ Beiträge zur Statistik des Handels von Reval und Baltischport, Jahrgänge 1891—1900, Reval 1892—1901.

⁶⁹ Ühtlasi administratiivkeskused.

Tabel 3

Tööstuse ja kaubanduse käive Eesti ala linnades 1900. a.
 Обороты промышленности и торговли в городах Эстонского края в 1900 г.
 Umsätze der Industrie und des Handels in den estnischen Städten im Jahre 1900

Linn Город Stadt	Elanike arv 1897 Численность населения в 1897 г. Einwohnerzahl im Jahre 1897	Tööstuse käive Оборот промышлен- ности Umsatz der Industrie		Kaubanduse käive Торговый оборот Handelsumsatz		Kogukäive Валовой оборот Bruttoumsatz		Tööstuse käive % -des kaub. кäte suhtes Оборот промышл. в % к торговому обороту Proz. Verhältnis des Umsatzes d. Industrie zum Handelsumsatz	Tööstuse käive % -des kogukäibest Оборот промышл. в % к валовому обороту Proz. Verhältnis des Umsatzes d. Industrie zum Bruttoumsatz
		Üldse (tuh. rbl.)	1 el. kohta (rbl.)	Всего (тыс. руб.)	На 1 жит. (руб.)	Insgesamt (in 1000 Rbl.)	je Ein- wohner (in Rbl.)		
Tallinn	64 572	15 917	246	18 544 ⁴	287	34 461	533	87	46
Pärnu	15 311 ¹	500 + 232 ³	33 276 ³	7 696	503	8 196/11 928 ³	536/779 ³	6/55 ³	6/35 ³
Narva	29 882 ²	20 035	670	5 337	179	25 372	849	375	79
Tartu	42 308	1 295	31	8 000	189	9 295	220	16	14
Viljandi	7 736	260	34	1 562	202	1 822	236	17	14
Rakvere	5 890	90	15	1 462	248	1 552	263	6	6
Võru	4 152	463	112	1 254	302	1 717	414	37	27
Paide	2 507	42	17	421	168	463	185	10	9
Valga	10 922	106	10	2 562	234	2 668	244	4	4
Haapsalu	3 212	—	—	373	116	373	116	—	—
Kuressaare	4 603	524	114	688	149	1 212	263	76	43
Paldiski	900	6	7	253	281	259	288	2	2

Alus: Elanike arv — Первая всеобщая перепись населения Российской Империи, 1897 г. Под ред. Н. А. Тройницкого. Окончательно установленное при разработке переписи наличное население городов, СПб., 1905, lk. 13, 19, 24; XXXVII, С.-Петербургская губ., СПб., 1903, приложение. Eesti IV. Pärnumaa, Tartu 1930, lk. 734.

Käibe suurus — Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. II. Северо-западная земледельческая полоса, СПб., б. г. Список фабрик и заводов Европейской России, СПб., 1903, lk. 148.

Märkused: ¹ Koos Vana-Pärnu ja Räämaga.

² Koos Kreenholmi ja Juhkentaliga.

³ Esimese arvu juures on «Waldhofi» vabriku toodanguks arvestatud 68 000 rbl., teise arvu juures — 3 800 000 rbl. (vt. lk. 48).

⁴ Sõltuvalt kasutatud allikast ei ole üle 1/5 Tallinna sadama kaubakäibest, mis toimus ilma Tallinna enda kaupmeeste osavõtuta, käesolevas tabelis arvestatud.

III. Kuurortlinnad (mereäärsed linnad, millel ei olnud tähtsust sadamatena ⁷⁰):

1. alatüüp: nõrgalt arenenud tööstusega — *Haapsalu*.

2. alatüüp: arenenud tööstusega — *Kuressaare*.

IV Suuremate linnade majanduslikud satelliidid:

Paldiski (Tallinna abisadam)

Kõik nimetatud linnad olid ühtlasi käsitöökeskused, kuid tüübinimetustes ei ole seda lühiduse huvides märgitud.

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ТИПЫ ГОРОДОВ ЭСТОНСКОГО КРАЯ В НАЧАЛЕ XX В.

Т. Реа

Резюме

В статье реферируются взгляды В. П. Семенова-Тян-Шанского и В. К. Яцунского по данному вопросу и указывается на их главный недостаток — они обращают внимание лишь на соотношение между промышленностью и торговлей, без учета других факторов. Исходя из уровня хозяйственного развития, обширности экономических связей и функционального своеобразия эстонских городов в годы 1897—1914, автор предлагает следующую классификацию:

I. Торговые и промышленные центры всероссийского значения (портовые города) По В. П. Семенову-Тян-Шанскому — города с бойкой торгово-промышленной жизнью (валовой оборот свыше 500 руб. на одного жителя в год)

I подтип: Торгово-промышленные города (одновременно административные центры) — Таллин, Пярну Таллин был самый крупный промышленный, торговый и административный центр Эстонского края. Пярну можно отнести к этому типу только с некоторой оговоркой, так как хинтерланд Пярнуского порта (через который вывозили главным образом южно-эстонский лен и лес) был весьма ограниченным. Но развитие промышленности (ввод в действие самой мощной в России целлюлозной фабрики в 1900 г.) приблизило город к данному типу.

2 подтип: Промышленный город — Нарва.

II. Торгово-административные центры местного значения (внутренние города) В общем, города со слабо развитой промышленностью (несколько более заметным развитием промышленности отличались Тарту и Вильянди) и с весьма значительной внутренней торговлей (торговый оборот 150—300 руб. на одного жителя в год)

⁷⁰ Ühtlasi administratiivkeskused.

1 подтип: Торгово-административный центр и университетский город Тарту. Значение Тарту как культурного центра далеко превышало местные рамки, но решительным фактором развития города были все же его хозяйственные функции.

2 подтип: Торгово-административные центры — Вильянди, Раквере, Выру, Пайде.

3 подтип: Торгово-транспортный и административный центр — Валга.

III. Курортные города (приморские города, которые не имели портового значения). Они одновременно являлись административными центрами. По уровню развития торговли эти города заметно отставали от других городов (торговый оборот менее 150 руб. на одного жителя в год), но как курорты имели всероссийское значение.

1 подтип: Со слабо развитой промышленностью — Хаапсалу.

2 подтип: С развитой промышленностью — Курессааре. Промышленность города ограничивалась в основном единственным крупным предприятием — кожевенным заводом.

IV Экономические сателлиты больших городов — Пальдиски. Вспомогательный порт Таллина.

Все вышеупомянутые города были одновременно ремесленными центрами.

DIE FUNKTIONELLEN TYPEN DER STÄDTE DES ESTNISCHEN GEBIETS AM ANFANG DES XX. JAHRHUNDERTS

T. Rea

Zusammenfassung

Vorliegender Artikel referiert zunächst die Standpunkte W P Semjonow-Tjan-Schanskis und W. K. Jatsunskis in der gegebenen Frage. Dabei wird auf den Hauptmangel in den Ausführungen der obengenannten Autoren gewiesen, nämlich auf die einseitige Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen Industrie und Handel und die Nichtbeachtung der übrigen Faktoren. Ausgehend vom Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, von der territorialen Ausdehnung der ökonomischen Verbindungen sowie vom funktionellen Charakter der estnischen Städte in den Jahren 1897—1914 gibt uns der Verfasser folgende Klassifikation:

I. Handels- und Industriezentren, die für ganz Russland von Bedeutung waren (Hafenstädte) Nach W P Semjonov-Tjan-Schanski — Städte mit intensivem Industrie- und Handelsleben (Bruttoumsatz über 500 Rbl. je Einwohner im Jahr).

1. Untertypus: die Handels- und Industriestädte (gleichzeitig

Verwaltungszentren) Tallinn und Pärnu. Tallinn war das größte Industrie-, Handels- und Verwaltungszentrum des estnischen Gebiets, während Pärnu erst mit einem gewissen Vorbehalt dieser Gruppe zuzuordnen ist, da der Pärnuer Hafen, der vornehmlich dem Export von Flachs und Holzmaterial aus Südestland diente, nur ein begrenztes Hinterland besaß. Doch die industrielle Entwicklung der Stadt (im Jahre 1900 wurde hier die größte Zellulosefabrik Russlands in Betrieb genommen) nähert sie dem gegebenen Typus an.

2. Untertypus: die Industriestadt Narwa.

II. Verwaltungs- und Handelszentren von örtlicher Bedeutung (Binnenlandstädte). Sie wiesen im allgemeinen eine schwach entwickelte Industrie auf (als Industriezentren hatten nur Tartu und Wiljandi eine gewisse Bedeutung), dagegen war der Binnenhandel recht beachtlich (Handelsumsatz 150—300 Rbl. je Einwohner im Jahr).

1. Untertypus: Universitätsstadt, Verwaltungs- und Handelszentrum Tartu. Die kulturelle Bedeutung Tartus reichte weit über die Grenzen des estnischen Gebiets hinaus, doch kamen als entscheidende Faktoren bei der Entwicklung der Stadt in erster Linie ihre wirtschaftlichen Funktionen in Betracht.

2. Untertypus: die Verwaltungs- und Handelszentren Wiljandi, Rakwere, Wöru und Paide.

3. Untertypus: das Verkehrs-, Verwaltungs- und Handelszentrum Walga.

III. Kurortstädte (Küstenstädte, als Häfen nur von untergeordneter Bedeutung), gleichzeitig auch Verwaltungsmittelpunkte. Zu diesem Typus gehörten Städte, die als Handelszentren eine unbedeutende Rolle spielten (Handelsumsatz weniger als 150 Rbl. je Einwohner im Jahr), als Kurorte jedoch in ganz Russland bekannt waren.

1. Untertypus mit nur schwach entwickelter Industrie: Haapsalu.

2. Untertypus mit entwickelter Industrie: Kuressaare. Die Industrie war in dieser Stadt, im Grunde genommen, durch eine einzige große Lederfabrik vertreten.

IV Wirtschaftliche Satelliten größerer Städte: Paldiski, Vorhafen von Tallinn.

Alle angeführten Städte waren zugleich Handwerkszentren.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК КАРТОГРАФИИ ЭСТОНИИ * (ДО 1917 ГОДА)

Э. Вареп

История картографии Эстонии разработана еще в недостаточной степени. В этой области мы располагаем лишь несколькими исследованиями, которые освещают развитие картографии в тот или иной период или же описывают в общих чертах достижения работавших на территории Эстонии картографов. Полного и всестороннего исследования по истории картографии Эстонии у нас, к сожалению, до сих пор не имеется, несмотря на то, что подобный труд представлял бы несомненную ценность и интерес с точки зрения изучения истории культуры и науки Эстонской ССР.

Настоящая статья ни в коей мере не претендует на исчерпывающее освещение истории картографии Эстонии. Автор и не ставит перед собой такой цели. Он считает своей задачей лишь выявление основных этапов развития картографии Эстонии, исходя из общей истории науки, а также из конкретных условий истории Эстонской ССР. Автор полагает, что такой обзор может в дальнейшем послужить основой для монографического освещения истории картографии Эстонии. В связи с этим в настоящей статье говорится лишь об основных направлениях в развитии картографии Эстонии. От подробного изложения различных весьма интересных деталей нам пришлось в большинстве случаев отказаться.

1. Древнейшие карты Эстонии

Древнейшей известной нам картой, на которой наряду с другими странами северной Европы изображается также территория Эстонии, является карта арабского географа аль-Идриси, относящаяся к середине XII столетия. Этот ученый-географ, состоя на службе у короля Сицилии Рожера II, использовал при составлении своей карты как описания литературных источников, так и устные данные, полученные от живших в его время

* Доклад на Втором Межреспубликанском совещании по истории науки в Прибалтике 20—21 января 1959 г. в г. Тарту.

путешественников. Составление карты Идриси длилось 15 лет, и она была закончена в 1154 году¹. На карте Идриси Эстонии уделено больше внимания, чем соседним странам, например, Финляндии и Швеции, причем приведенные в его труде данные следует в основном признать достоверными².

На карте Идриси к территории Эстонии относится 5—6 географических названий на арабском языке, часть которых до сих пор еще не идентифицирована. Среди городов Астланда, то есть Эстонии, встречается также древнее название Таллина — Колуван. Это наименование Таллина мы находим и в древних русских летописях. Любопытно отметить, что в труде Идриси указано также и расстояние между Колуваном и Новгородом, что подтверждает наличие тесных политических и экономических связей между древней Русью и Эстонией.

Карта Идриси, по-видимому, не оказала никакого влияния на дальнейшее развитие картографии Эстонии.

II. Эстония на картах XIII—XIV веков

В начале тринадцатого столетия народы Прибалтики стали жертвой феодально-католической агрессии, совершенной под флагом крестовых походов. С этого времени начинается новый этап в истории Прибалтики — период феодальной раздробленности, в течение которого здесь окончательно сформировались экономические общественные отношения, присущие феодальному строю.

Восточную Прибалтику, поработленную немцами, стали называть Ливонией. Начиная с XIII столетия это название появляется на средневековых картах мира, составленных в Западной Европе. На этих картах Ливония представляет собой как бы далекий «край света», положение и контуры которого полностью зависят от фантазии составителя карты. По своему содержанию эти карты значительно уступают карте Идриси.

Первой западноевропейской картой мира с обозначением Эстонии является т. н. карта Эбстрофа, составленная в конце тринадцатого века. Из числа монастырских карт четырнадцатого века следует упомянуть прежде всего карту мира, составленную уроженцем Венеции Марино Санудо. Из аналогичных карт XV века можно назвать карту Вальспергера и карту Фра-Мауро. В отношении Прибалтики данные всех этих карт очень скудны³.

¹ Б. А. Рыбаков, Русские земли по карте Идриси 1154 года. Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института истории материальной культуры Академии наук СССР, вып. XLIII, 1952, стр. 5.

² Х. А. Моора, О возникновении города Таллина. Известия Академии наук Эстонской ССР, 1953, № 2, стр. 175—180.

³ L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands bis 1595. Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga. Vorträge vom Januar bis November 1934. Riga 1935, стр. 34—35.

Начиная с четырнадцатого века изображения Эстонии появляются и на некоторых т. н. портоланских картах, составленных в Южной Европе⁴. На этих картах, которые широко использовались в мореходстве, очень точно изображается очертание Средиземного моря, а также побережья Западной Европы. Моря Северной Европы, в особенности Балтийское море, очерчены на них весьма схематически. Все это объясняется тем, что купцы Ганзейского союза лишь в исключительных случаях посещали район Средиземного моря, а картографы Италии и других стран не были знакомы с рукописями географического содержания Северной Европы, составленными на немецком языке. По этой же причине портоланские карты не могли оказать заметного влияния на развитие картографии стран Прибалтики. Из всех карт портоланского типа самой содержательной в отношении Эстонии является известная каталонская карта мира, составленная в 1375 году.

Надо отметить, что мы имеем от этой же эпохи некоторые описания морских путей и маршрутов, а также лоции Балтийского моря⁵. Географические сведения можно найти и в относящихся к тому времени летописях и в некоторых весьма малочисленных рукописях географического содержания. Можно предполагать, что в то время в Ливонии уже пользовались картами, однако они не сохранились до наших дней.

III. Карты Эстонии в XV и начале XVI века

Новый этап в развитии картографии связан с эпохой Возрождения, когда в Западной Европе получает широкое распространение труд выдающегося географа и картографа древности Клавдия Птолемея. Появление карт Птолемея не вносит ничего нового в картографию Прибалтики. Согласно данным Птолемея, Европа окружена с севера Сарматским океаном, под которым подразумевается Балтийское море. Скандинавия изображается на них в виде острова, а юго-восточное побережье Балтийского моря изображено в виде прямой линии без Рижского и Финского заливов. Эстония была Птолемею неизвестна, и поэтому на древнейших картах Птолемея не встречаются названия ни Эстонии, ни Ливонии⁶.

В части изображения Северной, Центральной и Восточной

⁴ L. A g b u s o w, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 38—41.

⁵ L. T i i k, Keskaegsest mereliiklustest Balti merel ja Soome lahel. Резюме: О морских путях в Балтийском море и в Финском заливе в средние века. Zusammenfassung: Über den mittelalterlichen Seeverkehr auf der Ostsee im Finnischen Meerbusen. Ежегодник Эстонского географического общества, 1957, стр. 207—230.

⁶ A. S p e k k e, Quelques nouveaux matériaux pour l'histoire de la cartographie et de l'iconographie de l'Ancienne Livonie. Acta Universitatis Latviensis, Phil. Serie II, 2, Riga 1932, стр. 240.

TABVLA MODERNA SARMATIE EVR SIVE HVNGARIE POLONIE RVSSIE PRSSIE ET VALCHE



Рис. 1. Карта Сарматии в издании К. Птоломея 1513 г.

Европы карты Птолемея, как мы видим, крайне несовершенны и ошибочны. Поэтому очень скоро пришлось приступить к составлению новых карт, причем эти новые карты («*Tabulae modernae extra Ptolemaeum*») должны были строго согласовываться со схемами Птолемея. Всё это приводило к тому, что данные более раннего, античного периода переплетались и комбинировались со сведениями, относящимися к более позднему времени.

Первая новая карта Германии была составлена известным датским странствующим ученым Клавусом⁷. Он познакомился в Италии с трудами Птолемея и составил в 1427 году карту северных стран вместе с соответствующим описанием. На карте Клавуса мы находим также очертания восточного берега Балтийского моря, но на ней почти нет географических названий.

Первая новая карта Северной Европы была составлена средневековым ученым епископом Николаем Кузанским⁸. На этой карте была изображена также Ливония, но оригинал этого составленного в 1457 году исторического документа не уцелел до наших дней. Эти карты стали основным источником для изображения Ливонии на первых печатных картах, прежде всего в многочисленных изданиях трудов Птолемея в конце XV и начале XVI века⁹.

Труды гуманистов в области картографии, которые стали весьма популярными в связи с большими географическими открытиями, оказали значительное влияние на развитие картографии Ливонии. К этому периоду относится первая специальная карта Ливонии, составленная в 1529 году. К сожалению, эта карта также не сохранилась до нашего времени. Составителем ее является просвещенный гуманист Александр Скультети, один из сподвижников Николая Коперника¹⁰. Известно, что Скультети, работавший во Фрауэнбурге, неоднократно посещал Ливонию. Видный польский картограф того времени, краковский каноник Ваповский (также друг Николая Коперника) в своих письмах отмечает, что западная часть карты Скультети (т. е. линия побережья) составлена в основном правильно, но граница с Россией нанесена неточно.

⁷ В. Кордт, Материалы по истории русской картографии. Вторая серия, вып. 1. Карты всей России и южных ее областей до половины XVII века. стр. 1—3; L. Arbusow, *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands*, стр. 47—56.

⁸ В. Кордт, Материалы по истории русской картографии. Вторая серия, вып. 1, карты всей России, северных ее областей и Сибири. Киев, 1906; L. Arbusow, *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands*, стр. 50—56.

⁹ L. Arbusow, *Die Hauptrichtungen in der Entwicklung des Baltischen Kartenbildes bis gegen 1600*. Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde zu Riga. Vorträge zur Hundertjahrfeier am 6.—9. Dezember 1934. Riga 1936, стр. 22—24.

¹⁰ L. Arbusow, *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands*, стр. 62—64.

Большое значение в истории картографии Прибалтики имеет карта шведа Олая Магнуса, напечатанная в Венеции в 1539 году¹¹. На карте Магнуса впервые нанесены очертания Рижского и Финского заливов. По содержанию эта карта значительно богаче предыдущих, несмотря на то, что она служила целям католической церкви.

Карта Магнуса (или другие источники, использованные при ее составлении) послужила материалом для многих последующих карт. Ими пользовался автор голландских морских карт Корнелис Антонис¹², а также немецкий космограф Себастиан Мюнстер¹³ и выдающийся фламандский картограф Герард Меркатор¹⁴, который в 1554 году составил известную карту Европы.

В конце XV и начале XVI веков идеи гуманизма достигают Ливонии, но они находят здесь довольно слабый отклик. Господствующие слои общества, которые состояли в основном из немецких феодалов, купцов и духовенства, не проявляют особого интереса к вопросам культуры и просвещения. Весьма метко характеризует культурный уровень правящих кругов Ливонии известный космограф Себастиан Мюнстер, который, ссылаясь, по-видимому, на гуманиста Глоссена, проживавшего в Таллине, пишет: «Es sind all ein die kauffleüt und die reichen bey jnen in grosser achtung, aber die gelerten do nichtsz» («Все это — торговые люди, и богачи у них в большом уважении, а ученые ничего не значат»)¹⁵.

Однако нет сомнения, что отдельные ревнители наук были также и в Ливонии. Необходимо отметить известного летописца Реннера¹⁶, который в своей хронике помещает четыре карты Ливонии. Можно предполагать, что существовали и другие подобные географические карты, но они были утеряны во время военных действий последующего периода.

¹¹ В. Кордт, Материалы по истории русской картографии. Вторая серия, вып. 1, стр. 6—8; L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 65—69; E. Bratt, En krönika om kartor över Sverige. Stockholm 1958, стр. 31—34.

¹² L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 69—71.

¹³ В. Кордт, Материалы по истории русской картографии. Вып. 1, стр. 6; L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 72—73.

¹⁴ В. Кордт, Материалы по истории русской картографии. Вып. 1, стр. 8—11; L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 73—78.

¹⁵ A. Spekke, Geographiscās kartes Livonijas. Latviešu Konversācijas Vardnica, Rīga 1931, стр. 11179.

¹⁶ L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 99—100.



Рис. 2. Карта Северной Европы венецианского картографа Г. Гастальдо 1568 года.

IV. Эстония на польских и шведских картах до Северной войны

Ливонская война уничтожила мелкие феодальные государства древней Ливонии, территория которой становится с этого времени объектом борьбы между Россией, Польшей, Швецией и Данией. Эта война повысила интерес к географии Ливонии не только в странах, участвовавших в войне, но и во всей Европе.

Прежде всего это касается России. В дошедшей до нас описи царского архива времен Ивана Грозного указывается, что в одном из ящиков находятся карты Ливонии и планы ее городов. К сожалению, эти карты не сохранились до нашего времени¹⁷

Более подробные сведения мы имеем относительно деятельности польских картографов за время Ливонской войны. Самым выдающимся польским картографом этого времени следует признать Струбица¹⁸, который был придворным картографом польского короля Стефана Батория. Струбиц составил карту польско-русского театра военных действий, копия которой хранится в настоящее время в архиве Ватикана. Позже Струбиц опубликовал карту Литвы, Ливонии и России, которая содержит значительно больше данных по географии Эстонии, чем другие карты этого периода.

Самым крупным достижением в картографии Прибалтики того времени можно считать карту Ливонии, составленную проживавшим в Антверпене астрономом и математиком Портантием¹⁹. Эта карта была издана впервые в 1573 году в атласе Авраама Ортелия «Theatrum Orbis terrarum» и является старейшей дошедшей до нас специальной картой Ливонии. Эта карта входит также в состав последующих изданий атласа Ортелия. Несколько измененный вариант этой карты опубликован в атласе Иуде «Speculum Orbis terrarum».

Карта Портантия составлена, по-видимому, на основании более древних карт, т. к. на ней обозначены политические границы периода, предшествовавшего Ливонской войне. Контуры территории Эстонии на этой карте довольно правильны, за исключением очертаний Финского залива, который расположен на карте в северо-западном направлении. Кроме того, острова изображены слишком большими. Можно предполагать, что географические координаты некоторых пунктов этой карты уже были определены астрономическим путем. Положение Эстонии, по сравнению с более ранними картами, определено здесь довольно точно. Так например, ошибка в положении г. Таллина

¹⁷ Д. М. Лебедев, Очерки по истории географии в России XV и XVI веков. Изд. Академии наук СССР, Москва, 1956, стр. 212—214.

¹⁸ L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 112—114.

¹⁹ L. Arbusow, Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands, стр. 97—99.

по географической широте не превышает $1/2$ градуса. На карте Портантия дано около 50 географических названий на территории Эстонии, т. е. больше, чем на любой из предыдущих карт.

В конце XVI столетия Антверпен теряет свое значение как центр научной картографии, и ведущую роль начинают играть голландские картографы. Широкой известностью пользуются в это время морские атласы Луки Вагенера²⁰. В первом морском атласе этого автора «*Spiegel der Zeevaerdt*» мы находим 4 морских карты, изображающих побережье Эстонии. Атласы Вагенера были затем много раз переизданы; ими пользовались в течение целого столетия.

Значительным достижением по сравнению с картами Портантия и Вагенера является карта Ливонии, составленная известным картографом Герардом Меркатором²¹. Эта карта была опубликована впервые в атласе Меркатора, изданном в 1595 году. В начале XVII столетия карта Меркатора приводится во многих изданиях атласов Хондия и Янсона, вышедших в Амстердаме.

В начале семнадцатого столетия Швеции удалось расширить свои владения в Восточной Прибалтике. Эстония и большая часть Латвии становятся шведской провинцией, а все торговые пути Балтийского моря попадают под контроль шведского государства.

До начала XVII столетия Швеция отставала в области картографии от соседних стран, в особенности от Польши. Известное оживление картографической работы начинается лишь при Густаве II Адольфе в связи с деятельностью крупного шведского картографа Андреаса Буреуса²², который составил в 1626 году карту Шведского государства на шести листах. Сохранились сведения, что Буреус при составлении своей карты использовал материалы Георга Швенгельна, уроженца Ливонии, который по поручению короля Густава Адольфа работал картографом в Лифляндии. На карте Буреуса для территории Эстонии дано около 150 географических названий, т. е. почти в три раза больше, чем на картах Портантия и Меркатора. Картой Буреуса пользовались многие голландские картографы, например, Янсон, Блаё, де Вит, Валк, Данкерс и др., для изображения территории Ливонии в своих атласах в течение всего XVII столетия.

В 80-ых годах XVII столетия шведское правительство провело в Лифляндии в целях увеличения государственных доходов

²⁰ В. Кордт, *Материалы по истории русской картографии*. Вторая серия, вып. I, стр. 12—13; L. Arbusow, *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands*, стр. 105—106.

²¹ L. Arbusow, *Vorläufige Übersicht über die Kartographie Alt-Livlands*, стр. 114—117.

²² В. Кордт, *Материалы по истории русской картографии*. Вторая серия, вып. I, стр. 17—18; H. Richter, *Orbis arctoi nova et accurata delineatio auctore Andrea Bureo Sueco 1626*. Text and atlas. Publications from the Geographical Institute of the University of Lund, treatises III, Lund 1936.

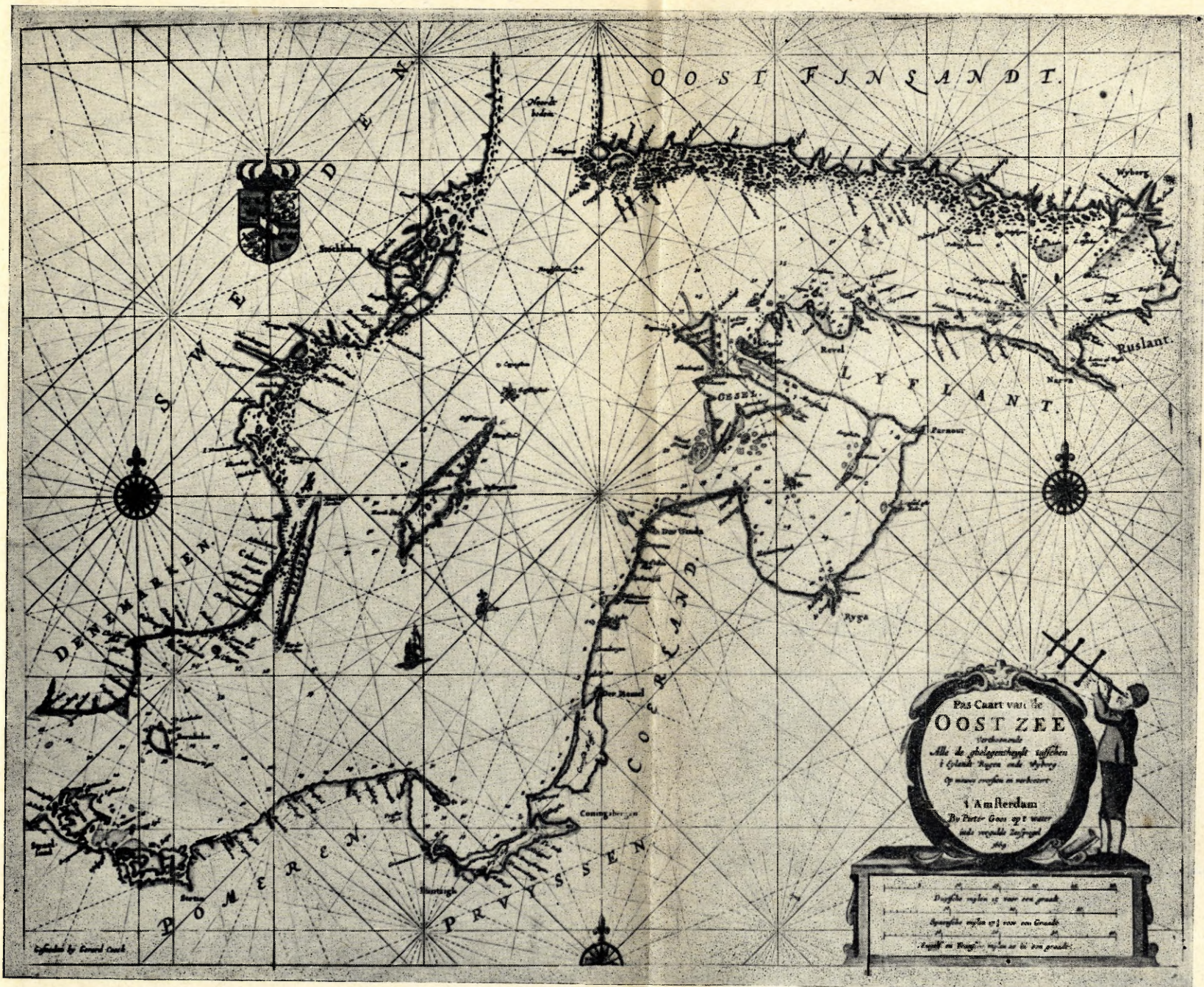


Рис. 3. Голландская карта Балтийского моря 1669 г.



Рис. 4. Карта Ливонии голландского картографа де Вит 1670 года.

редукцию поместий. В связи с этим были выполнены крупномасштабные съемки имений. Было составлено несколько тысяч планов, которые в настоящее время хранятся в Центральном государственном историческом архиве ЭССР в г. Тарту²³. Кроме того, были составлены дорожные карты, карты различных приходов, уездов и губерний. Для издания печатных географических карт эти материалы почти не использовались.

Шведский университет, основанный в Тарту в XVII веке, не занимался географическим изучением территории Эстонии. Из преподавателей шведского университета вопросами географии занимался только Арвид Моллер, который во время Северной войны составил карту Ливонии. Эта карта хранится в Центральном архиве ЭССР

V. Работы русских и местных картографов XVIII века в Эстонии

В результате Северной войны Лифляндия и Эстляндия были присоединены к России. Это спасло Эстонию от опустошительных войн и обеспечило прочный мир в течение более чем двух столетий. Вместе с тем, объединение с Россией создало благоприятные условия для развития производительных сил и культуры Эстонии. Огромное значение для страны имел тот факт, что она была расположена в непосредственном соседстве со столицей империи, с новым центром культурной и экономической жизни России. Изучение географии Эстонии и картирование этой территории становятся необходимыми не только в интересах обороны Петербурга, но и с целью удовлетворения нужд торговли и развития путей сообщения.

Географическое изучение территории Эстонии начинается сразу же после освобождения Прибалтики от шведских войск. Военные действия со шведами требовали детального изучения Балтийского моря. Гидрографические исследования в восточной части Балтийского моря были начаты уже в 1710 году, а съемка побережья Эстонии началась по указанию Петра I в 1715 г²⁴

В 1720 году по инициативе Петра I началась первая государственная съемка России. В связи с этим уже в следующем году в Рижскую губернию были направлены геодезисты. Результатом их работы является карта Лифляндии, составленная выдающимся русским картографом И. К. Кириловым. Эта карта была напечатана в 1732 году. Она интересна тем, что на ней, как и в первом русском атласе, изданном И. К. Кириловым, в качестве

²³ H. Treial, Einige Daten über die Landkartensammlung des Estnischen Staatszentralarchivs. Sitzungsberichte der Gelehrten Estnischen Gesellschaft 1931, Tartu 1932, стр. 158—175.

²⁴ E. Vager, Eesti NSV rannikumerede hüdروграafilise uurimise ajalooost (kuni 1917. aastani). Резюме: Исторический очерк гидрографического исследования Балтийского моря на берегах Эстонской ССР (до 1917 года). Ученые записки Тартуского государственного университета, выпуск № 46, Тарту, 1957, стр. 86.

начального меридиана был принят меридиан, пересекающий острова Сааремаа и Хийумаа. Это меридиан г. Аренсбурга (современного г. Кингисеппа), как самого западного города Российской империи того времени²⁵

Большие заслуги в картографировании эстонской территории принадлежат Академии наук, которой было поручено составление атласа России. Руководство этой работой было возложено на французского картографа академика И. Н. Делиля²⁶. В 1745 году был издан т. н. Академический атлас, в котором была дана также карта Лифляндии и соседних с нею стран. По своему содержанию эта карта, однако, изобилует ошибками.

Во главе географического департамента Академии наук с 1757 года до самой своей смерти в 1765 году стоял великий русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов. Под его руководством было начато систематическое изучение территории России. По инициативе Ломоносова адъюнкты Академии наук И. Ф. Шмидт и И. Ф. Трускотт приступили к составлению карт отдельных губерний Российской империи. Первые изготовленные по заданию Ломоносова карты были закончены в 1759 году²⁷; среди них были составленные Шмидтом карты Ревельской и Рижской губерний, а также карта острова Эзеля, составленная И. Ф. Трускоттом. Ломоносов считал необходимым издать их, но по требованию личного врага Ломоносова, академика Г. Ф. Миллера эти карты были возвращены составителям для исправления. Позже Ломоносов вновь ходатайствовал об издании этих законченных карт, но и на этот раз ему не удалось добиться разрешения.

Только в 70-ых годах XVIII века, после смерти М. В. Ломоносова, эти карты были изданы. В развитии картографии Эстонии карты Шмидта и Трускотта, изданные Академией наук, являются большим достижением. Это выражается хотя бы в том, что на территории Эстонии дано около 2800 географических названий, т. е. почти в 20 раз больше, чем на картах XVII века. Основным недостатком этих карт является большое количество ошибок в наименованиях, а также то обстоятельство, что карты были составлены на основании устаревших материалов.

В 60—70-ых годах XVIII столетия наблюдается расширение научно-исследовательских работ в Прибалтике. Вместе с тем увеличивается значение местных сил в развитии картографии Прибалтики.

Особого внимания заслуживает в этом отношении деятель-

²⁵ Д. М. Лебедев, География в России петровского времени. Изд. Академии Наук СССР, Москва—Ленинград, 1950, стр. 247—249.

²⁶ М. С. Боднарский, Очерки по истории русского землеведения I. Изд. Академии Наук СССР, 1947, стр. 136—137.

²⁷ В. Ф. Гнучева, Географический департамент Академии наук XVIII века. Изд. Академии наук СССР, Москва—Ленинград, 1946, стр. 77.



Рис. 5. Карта острова Сааремаа И. Ф. Трускотта 1770 г.

ность известного картографа Людвиг Августа Меллина²⁸ Меллин в течение десяти лет работал в чертежном отделе генерального штаба. В дальнейшем он приступил к составлению атласа Лифляндии, который закончил через 16 лет — в 1798 году; последние листы этого атласа напечатаны только в 1810 году. Атлас Меллина состоит из общей карты Лифляндии и 14 уездных карт в масштабе примерно 1 : 200 000. На территории Эстонии на картах Меллина мы находим около 7100 названий. Основным недостатком карт Меллина следует считать то, что они составлены без геодезической основы. Несмотря на это, атлас Меллина является замечательным достижением в истории развития картографии XVIII века, а автору этого атласа принадлежит почетное место в истории научного изучения Прибалтики.

VI. Начало точных картографических работ в первой половине XIX века

В первой половине XIX столетия развитие науки в Эстонии происходило в условиях разложения феодально-крепостнического строя в связи с формированием новых, капиталистических производственных отношений. Несмотря на трудности и препятствия, обусловленные феодально-крепостническим строем, научно-исследовательские работы в Прибалтике отличаются в течение этого периода значительными успехами. Большим достижением в этом отношении было открытие в 1802 году Тартуского университета. В университете стали развиваться главным образом точные и естественные науки. Это оказало положительное влияние и на развитие картографии Эстонии.

Как уже указывалось выше, карты атласа Л. А. Меллина не отвечали требованиям, предъявляемым к точным картам. По этой причине еще до окончания издания этого атласа военными топографами были начаты работы по составлению точных топографических карт. В результате этих работ, которые продолжались в течение 1803—1804 гг., были составлены цветные топографические карты в масштабе 1 : 168 000²⁹ К сожалению, на них изображена лишь незначительная часть территории Эстонии.

Точные карты потребовались также различным гражданским учреждениям и крупным землевладельцам-помещикам для организации мелиоративных работ. Поэтому Общепольное и экономическое общество Лифляндии вынесло решение издать новый,

²⁸ E. Vares, L. A. Mellini Liivimaa atlas ning selle tähtsus Eesti NSV territooriumi geograafilise uurimise ajaloos. Резюме: Атлас Лифляндии Л. А. Меллина и его значение в истории географического исследования территории Эстонской ССР Известия Академии наук Эстонской ССР, 1955, 2, стр. 300—316.

²⁹ Большая Советская Энциклопедия, второе издание, т. 20. Приложение к статье: Карты географические.

основанный на точной триангуляции атлас Лифляндии. Триангуляция была выполнена в 1816—1819 гг. профессором Тартуского университета В. Я. Струве. Экономическому обществу издать атлас, однако, не удалось. Обществу пришлось ограничиться изданием специальной карты Лифляндии, которая была составлена К. Г. Рюккером и издана в 1839 году на 6 листах³⁰. Это точная карта, на которой дано около 4600 географических наименований Южной Эстонии.

Карта Эстляндской губернии, сходная с картой Лифляндии К. Г. Рюккера, была составлена в 1844 году И. Х. Шмидтом. С картографической точки зрения эту карту следует признать менее удачной, но на ней указаны границы имений, которые не показаны на карте Рюккера. Карта Шмидта составлена главным образом на основании планов имений.

Точные топографические съемки Эстонии были выполнены русскими топографами в 50-ых годах прошлого столетия³¹. На основе этих съемок была составлена, а затем издана т. н. трехверстная карта — первая точная топографическая карта, на которой изображена вся территория Эстонии.

VII. Картография Эстонии во второй половине XIX века и в начале XX века

После крестьянской реформы 1861 года в России начался период капитализма. Несмотря на то, что «освобождение» крестьян в Прибалтике произошло уже в начале XIX века, капиталистические производственные отношения пришли на смену феодальным только в начале 60-ых годов.

Следует отметить, что значительные достижения в области картографии этого времени связаны с эстонским национальным движением. Пионером этого дела был наиболее видный представитель демократического крыла эстонского национального движения К. Р. Якобсон, который издал в 1873 году превосходный по условиям того времени школьный атлас на эстонском языке. Первая точная карта Эстонии на эстонском языке была издана в 1883 году видным деятелем национального движения, редактором газеты «Олевик» А. Гренцштейном. На карте Гренцштейна, состоящей из четырех листов, даны эстонские географические названия, собранные путем опроса населения. Образцом для этой карты послужила трехверстная карта. Следует отметить, что прибалтийские немцы в то же время собирались издать новую карту Лифляндии вместо устаревшей специальной карты

³⁰ E. Vager, C. G. Rückeri Liivimaa spetsiaalkaardist 1839. aastal. Резюме: О специальной карте Лифляндии К. Г. Рюккера 1839 г. Zusammenfassung: C. G. Rückers «Specialcharte von Livland» 1839. Eesti NSV Teaduste Akadeemia, Tallinn 1957.

³¹ К. А. С а л и щ е в, Основы картоведения, часть историческая и картографические материалы. Москва, 1948, стр. 172.

Рюккера, однако это намерение им не удалось осуществить.

В конце XIX столетия капитализм в своем развитии перерастает в стадию империализма. В связи с обострением международных отношений Россия начинает уделять серьезное внимание картографированию своих пограничных территорий. Поэтому в 1893—1913 гг. на территории Эстонии были выполнены новые топографические съемки. Составленные в результате этих работ карты имели большое значение для военных действий русских войск на территории Эстонии во время Первой мировой войны.

* *
*

После Великой Октябрьской социалистической революции эстонский народ не имел возможности вместе с другими советскими народами приступить к социалистическому строительству, т. к. в результате военной интервенции Эстония была изолирована от Советского Союза и оказалась в зависимости от западно-европейских держав.

В период буржуазной Эстонской республики (1918—1940 гг.) топографическим работам уделялось довольно заметное внимание³² Неоднократно издавались различные обзорные, справочные и стенные карты, а также школьные атласы. Достижения в области научной картографии в то же время были весьма незначительными. Так, только в 1936 году по инициативе Общества естествоиспытателей было начато составление эстонского атласа³³, причем до начала Второй мировой войны удалось издать только одну (гипсометрическую) карту этого атласа.

В 1940 году с восстановлением советской власти эстонский народ стал равноправным членом братской семьи советских народов; однако социалистическое строительство в Эстонии было прервано начавшейся Отечественной войной. Только после освобождения Эстонии от фашистской оккупации вновь началась мирная восстановительная работа, в результате которой мы можем говорить уже о значительных достижениях в области картографии.

За годы советской власти в Эстонии выполнен большой объем работ в области картографии. Значительно возросло также значение карт при решении различных экономических проблем. Издано много учебных и справочных карт, составляются различные специальные карты. Но анализ и оценка достижений в этой области выходит за рамки настоящей работы.

³² M. Haltenberger, Der Stand der Aufnahme- und Kartenwesens in Eesti. Acta et Commentationes Universitatis Dorpatensis A IX-5, Tartu 1925, стр. 1—7.

³³ A. Tammekeann, Eesti kaardistik. Summary: The Atlas of Estonia. «Eesti Loodus» 1938, nr. 1—2, lk. 35—37.

Весьма важной задачей, к разрешению которой необходимо приступить уже в ближайшее время, является создание научного атласа Эстонской ССР. Цель этого атласа — ознакомить широкую общественность с огромными результатами в области научных исследований на территории республики, а также показать достижения в развитии народного хозяйства и культуры Эстонии за годы советской власти. Осуществление этой задачи возможно лишь при тесном сотрудничестве многих научных учреждений и административных органов республики, но ее выполнение вполне реально. Это большое дело имеет огромное научное значение и в выполнении его заинтересованы все, кому дорого развитие культуры и науки в Советской Эстонии.

EESTI KARTOGRAAFIA AJALOOST

E. Varep

Resümee

Eesti kartograafia ajalugu ei ole veel küllaldaselt selgitatud. Sellelt alalt omame küll rea üksikuurimusi, kuid terviklik käsitlus Eesti kartograafia ajaloo kohta veel puudub. Käesolev artikkel on katseks välja selgitada Eesti kartograafia peamised arenguetapid, mis võiksid olla aluseks ulatuslikuma kokkuvõtte koostamisel Eesti kartograafia ajaloo kohta.

Vanimaks teadaolevaks kaardiks, millel leiab kujutamist Eesti NSV territoorium, on araabia kartograafi Idrisi maailmakaart aastast 1154. Sellel leidub Eestist 5—6 kohanime, mis osalt on veel identifitseerimata. Kohanimede analüüs ning mõned muud andmed tõendavad, et Eestil olid sel ajal Vana-Vene riigiga tihedad majanduslikud, poliitilised ja kultuurilised sidemed.

XIII sajandi algul langesid Baltimaade rahvad ristisõja lipu all toimunud feodaal-katoliikliku agressiooni ohvriks. Ida-Baltikumis sakslaste ja taanlaste poolt vallutatud maa-ala hakati nimetama Liivimaaks; XIII sajandist alates ilmub Liivimaa nimetus ka keskaegsetele maailmakaartidele. Baltimaade osas on need väga sisuvaesed, Eesti alalt leiame neil paremal juhul ainult 2—3 geograafilist nimetust.

Ptolemaiuse kaartide esimesed väljaanded XV sajandi teisest poolest, mis tähistavad teadusliku kartograafia uuestisündi, on Baltimaade osas äärmiselt primitiivsed. Ptolemaiusele oli Eesti *terra incognita* ning Ptolemaiuse kaartide varasemad koopiad ei anna Eesti alalt ühtki geograafilist nimetust. Ptolemaiuse hilisemad väljaanded XV sajandi lõpust ning XVI sajandi algusest on Baltimaade osas juba mõnevõrra täiendatud Claudius Cla-

vuse, Nicolaus Cusanuse ja mõningate teiste humanistide poolt koostatud nn. uute kaartide põhjal. Liivimaa leiab sageli kujutamist selleaegsetel Venemaa kaartidel. Esimese spetsiaalse Liivimaa kaardi koostas 1529. a. suure õpetlase N. Kopernikuse tutvusringkonda kuulunud humanist A. Sculteti, kuid kahjuks ei ole see kaart säilinud.

Liivi sõda (1558—1583) tegi lõpu Vana-Liivimaa feodaalriigikestele, mis kujunesid nüüd Venemaa, Poola, Rootsi ja Taani vahelise kaua kestva võitluse objektiks. Sõda põhjustas huvi suurenemise Liivimaa vastu mitte ainult sõdivates riikides, vaid kogu Euroopas. Sellest ajast on pärit esimene praeguseni säilinud Liivimaa kaart, mille koostas Antverpenis tegutsev matemaatik ja astronoom J. Portantius. See kaart ilmus esmakordselt 1573. a. Abraham Orteliusi väljaandes «Theatrum Orbis Terrarum» ning sai eeskujuks paljudele järgnevatele Liivimaa kaartidele. Poola selle ajastu kartograafidest väärib nimetamist M. Strubycz, kes 1577 aastast alates seisis kuningas Stephan Bathory teenistuses. Rohkesti Liivimaa linnade plaane ning kaarte leidis ka Moskvaa tsaar Ivan Groznõi arhiivis; kahjuks ei ole neist aga midagi säilinud.

XVII sajandi algul õnnestus Rootsil vallutada Baltimaad, sealhulgas kogu praeguse Eesti NSV territooriumi. XVII sajandi algul töötas Eestis Rootsi kuninga Gustav II Adolphi ülesandel G. v Schwengeln. Ta tööd leidsid kasutamist rootsi kartograafi A. Bure (Bureus'e) poolt, kelle 1626. a. väljaantud Rootsi riigi kaart sai peamiseks allikaks Liivimaa kujutamisel hollandi atlases ning paljudel muudel kaartidel kogu XVII sajandi vältel.

XVIII sajandi lõpul teostati Rootsi valitsuse poolt Liivimaal riigitulude suurendamise eesmärgil mõisate reduktsioon ning seoses sellega ka riigimaade mõõtmine ja katastreerimine. Sellest ajast on säilinud mitu tuhat maavalduste plaani ning mõningal määral ka kihelkondade ja maakondade kaarte. Geograafiliste kaartide koostamisel on seda rikkalikku kartograafilist materjali kasutatud üsna piiratud ulatuses.

XVIII sajandi algul liideti Eesti Põhjasõja tulemusena Vene impeeriumi koosseisu. Esimesed vene uurijad suunati Eesti alale Peeter I poolt juba Põhjasõja ajal; hiljem jätkati uurimistööd Admiraliteedi, Senati ja Teaduste Akadeemia poolt. Silmapaistvamad saavutused sellest perioodist on I. K. Kirilovi Liivimaa kaart aastast 1732, admiral A. I. Nagajevi koostatud merekaardid Eesti NSV rannikute kohta ning 1770.—1772. a. Teaduste Akadeemia poolt avaldatud Eestimaa, Saaremaa ja Liivimaa kaartide seeria, mis on koostatud M. V Lomonossovi ülesandel J. F. Schmidti ja I. F. Truscotti poolt. XVIII sajandi lõpul suurenes Baltimaade geograafilisel uurimisel ka kohalike uurijate osa. Erilist tähelepanu pälvis L. A. Mellini «Liivimaa atlas», mis valmis 1798. aastaks ning on Baltimaade kartograafia alal

XVIII sajandi saavutuste suurepäraseks kokkuvõtteks.

XIX sajandi esimesel poolel saavutati kartograafiliste tööde alal tunduvat edu. 1816. a. alates toimusid Eestis Fr. G. W. Struve ja F. F. Schuberti juhtimisel ulatuslikud geodeetilised tööd. Struve Liivimaa triangulatsioonil põhjened a. 1839 ilmunud C. G. Rückeri Liivimaa spetsiaalkaart, mis ilmus Liivimaa Üldkasuliku ja Ökonoomilise Sotsieteedi väljaandel. Vähem täpne on J. H. Schmidti poolt koostatud Eestimaa kubermangu kaart 1844. aastast. Aastail 1855—1857 toimus Liivimaa ja aastail 1858—1859 Eestimaa kubermangu topograafiline mõõdistamine, mis sai aluseks nn. 3-verstalisele topograafilisele kaardile.

XIX sajandi 60-ndaist aastaist alates pääsesid Baltimail maksvusele kapitalistlikud tootmissuhted. Algas eesti rahvuse kujunemine ning selle järkjärguline vabanemine valitseva baltisaksa kultuuri mõju alt. Kartograafia alal tähistab seda protsessi Eesti esimese kaardi väljaandmine A. Grenzsteini poolt 1883. a. eesti keeles. Seoses suurriikidevaheliste suhete teravnemisega imperialismi perioodil teostati Eestis aastail 1893—1913 uus topograafiline mõõdistamine, mille alusel koostatud kaardid omasid Esimese maailmasõja võitlustes suurt tähtsust.

Kõnanlikus Eesti vabariigis (1918—1940) jätkati topograafiliste kaartide koostamist; anti välja ka koolikaarte ning atlasi. Alustati Eesti teadusliku atlase koostamist, kuid see töö katkes sõja tõttu.

Nõukogude ajal on Eesti NSV territooriumi kaardistamise alal tehtud ära väga suur töö. On avaldatud ka rida kooli- ja teatme-kaarte, koostamisel on rida teaduslikke spetsiaalkaarte. Tähtsamaks ülesandeks käesoleval ajal on Eesti NSV teadusliku atlase koostamine, mis kajastaks Nõukogude Eestis nii territooriumi teadusliku uurimise kui ka rahvamajanduse ja kultuuri ülesehitamisel saavutatud suuri edusamme.

FROM THE HISTORY OF ESTONIAN CARTOGRAPHY

E. Varep

S u m m a r y

The history of Estonian cartography has not yet been sufficiently investigated. A number of separate studies exist, but no comprehensive treatment has so far been published. The present article is an attempt to determine the main stages in the development of Estonian cartography, and may serve as a basis for some more exhaustive survey in the future.

The oldest known map covering the territory of the Estonian S. S. R. is the map of the world drawn up by the Arabian cartographer Idrisi in 1154. It contains five or six Estonian

place-names, not all of which have been identified. The analysis of these place-names, supported by the evidence of certain other data, suggests that at that time Estonia was in close economic political and cultural contact with Ancient Russia.

Early in the 13th century the people inhabiting the eastern coast of the Baltic sea were attacked by the feudal-catholic crusaders. The area conquered by the Germans and Danes came to be called Livonia, and from the 13th century onwards the name Livonia appears on mediaeval maps of the world. But the latter contain very little information on the Baltic countries, and only two or three place-names from the Estonian area are to be found.

The earliest editions of Ptolemaic maps in the second half of the 15th century mark the rebirth of scientific cartography, but remain extremely primitive as far as the eastern shore of the Baltic Sea is concerned. Estonia was terra incognita for Ptolemy, and the earlier copies of the Ptolemaic maps do not give a single geographical denomination from this area. Editions of the Ptolemaic maps, dating from the end of the 15th century and the beginning of the 16th century, are somewhat more accurate, having been revised in the light of the so-called "new maps" compiled by Claudius Clavus, Nicolaus Cusanus and other humanists. Livonia frequently appears on Russian maps of the period. The first special map of Livonia was made in 1529 by Alexander Sculteti, a humanist who worked in close collaboration with the great scholar Nicolaus Copernicus. Unfortunately this map is no longer extant.

The Livonian war (1558²—1583) did away with the miniature feudal states of Old Livonia, and the country now became an object of prolonged contention between Russia, Poland, Sweden and Denmark. The war stimulated a growing interest in this region not only among the belligerent states but also throughout the whole of Europe. The first map of Livonia which is still extant was now made. The author was Johannes Portantius, a mathematician and astronomer of Antwerp. The map made its first appearance in the "Theatrum Orbis Terrarum," edited by Abraham Ortelius in 1573, and subsequently served as a model for a large number of maps of Livonia. The most remarkable Polish cartographer of the period was M. Strubycz, who from 1577 onwards was active in the service of King Stephan Bathory. A large number of maps and plans of Livonian towns were gathered in the Moscow archives of Ivan the Terrible, and it is to be regretted that none of them has come down to us.

At the beginning of the 17th century Sweden succeeded in conquering the eastern coast of the Baltic Sea, including the whole territory of the present Estonian S. S. R. Early in the century Gustavus II Adolphus commissioned Georg von Schwen-

geln, a Livonian nobleman, to draw up maps of different parts of Estonia. His materials were used by the Swedish cartographer Andreas Bureus, who in 1626 compiled a map of Sweden. This was the chief source for the maps of Livonia in Dutch atlases, as also for many other maps all through the 17th century.

Late in the 18th century the Swedish Government ordered the sequestration of many landed estates with a view to supplementing the national revenue, and for the same reason all state-owned lands were subjected to a new cadastral survey. From this period several thousands of plans of landed estates and some maps of parishes and districts have been preserved. These cartographic materials, however, were little used in compiling new maps on a larger scale.

At the beginning of the 18th century as a result of the Northern War, Estonia was joined to the Russian Empire. The first Russian explorers were sent here by Peter I already before the cessation of hostilities. Their work was later continued by the Admiralty, the Senate and the Academy of Sciences. The most remarkable accomplishments of the period are I. K. Kirilov's map of Livonia in 1732; Admiral A. I. Nagayev's charts of the Estonian coast; and lastly a series of maps of the provinces of Estonia, Livonia and Oesel (now Saaremaa Is.) published by the Academy of Sciences in 1770—1772, drawn up by J. F. Schmidt and John Truscott at the request of M. V. Lomonossov. Towards the end of the 18th century the role of local investigators in the geographic exploration of the Baltic countries tended to increase. Of particular importance is the "Atlas von Liefland" by Count Ludwig August Mellin, which was completed in 1798 and admirably sums up the advances registered in the cartography of the Baltic countries in the 18th century.

The first half of the 19th century saw great progress in the field of cartography. In 1816, under the competent supervision of Fr. G. W. Struve and F. F. Schubert, extensive geodetic researches were undertaken. On the basis of Struve's Livonian triangulation Carl-Gottlieb Rucker projected his "Specialscharte von Livland" which was issued by the Livonian Society of Social Utility and Economy in 1839. The "Generalcharte von Ehistland" by I. H. Schmidt, completed in 1844, is less accurate. In 1855—1857 the Livonian Province, and in 1858—1859 the Estonian were topographically surveyed. The data amassed were used in compiling the so-called "three-verst" topographical maps.

In the sixties of the 19th century capitalist methods of production rose to the forefront. This was the period of the formation of the Estonian nation and its gradual liberation from the influence of Baltic-German culture. In cartography this process was exemplified by the publication of the first Estonian map in the Estonian language by Ado Grenzstein in 1883. As a

result of the strained relations obtaining between the great powers in the period of imperialism, another topographical survey was carried out in 1893—1913. The new “one-verst” and “two-verst” maps covering the larger part of Estonian territory proved to be of the greatest importance in the battles of World War I.

In bourgeois Estonia (1918—1940) the compilation of topographical maps was continued, and numerous maps and atlases were issued in school editions. An outstanding achievement was the publication of the ordnance survey maps of Estonia. Work on a scientific atlas of Estonia was interrupted by the war

In Soviet times great progress has been made in mapping the territory of the Estonian SSR. Many school and administrative maps have already been published, while a number of special scientific maps are in preparation. At the same time it is necessary to resume work on the scientific atlas of the Estonian S. S. R. This atlas will embody the progress made in the scientific study of the territory of Soviet Estonia. It will also reflect the tremendous advances made in the republic in the development of its national economy and culture.

ПЕРВЫЕ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ СЪЕМКИ НА ТЕРРИТОРИИ ЭСТОНСКОЙ ССР

Л. Васильев

Древние карты Эстонии вплоть до начала XVII века составлялись по данным глазомерно-маршрутных съемок, основанных на редких астрономических наблюдениях. Имеются сведения, что после захвата Эстонии в 1561 г. шведами производились также некоторые полуинструментальные съемки, связанные с постройкой фортификационных сооружений. Землемерные работы выполнял, например, прибалтийский немец Георг Швенгельн, которому был присвоен в 1628 г. шведский титул «королевского придворного географа» за составление орографических карт Эстляндии, Лифляндии и острова Озилия (о. Сааремаа) ¹ Съемкой городских участков в Таллине занимался с 1651 по 1676 г. также врач, преподаватель математики и физики Гебгарт Гимзель.

Мелкомасштабная съемка Эстляндии была начата в 1671 г. Генерал-губернатор Бенгт Горн в соответствующем приказе требует от гражданского населения содействия в работе землемеров. В переписке по поводу съемок неоднократно упоминается имя чертежника Таллинского гарнизона Карла Игерне, который участвовал в этих работах ². Однако мелкомасштабные карты, составленные военным ведомством на основании этих съемок, не сохранились до наших дней.

В середине XVII столетия в Прибалтике наступил мирный период, и шведское правительство развернуло в Эстляндии и Лифляндии свою колониальную политику, которая заключалась в том, чтобы выжать из своих прибалтийских провинций наибольшее количество доходов для пополнения государственной кассы, опустошенной долгими войнами. Когда выяснилось, что местные помещики — прибалтийские немцы заинтересованы

¹ H. Richter, *ORBIS ARCTOI NOVA ET ACCURATA DELINEATIO*, Lund 1936, стр. XVII.

² H. Treial, *Einige Daten über Landkartensammlung des Estnischen Staatsarchivs. Sitzungsberichte der Gelehrten Estnischen Gesellschaft*, Tartu 1932, стр. 133.

больше в своих личных выгодах, чем в доходах шведской казны, шведское правительство решило произвести так называемую редукицию имений. Редукиция заключалась в конфискации всех поместий, доходы которых превышали 600 талеров серебром в год, после чего эти имения сдавались в аренду бывшим владельцам-помещикам. В период с 1672 по 1697 год в собственность шведской казны перешло таким путем в Лифляндии $\frac{5}{6}$, в Эстляндии $\frac{1}{3}$ и на острове Сааремаа $\frac{1}{4}$ часть земельных владений местных феодалов. В связи с редукицией имений выполнялась крупномасштабная съёмка имений, производилась их оценка и был составлен земельный кадастр.

Составление точных крупномасштабных планов, необходимых для качественной оценки сельскохозяйственных угодий, потребовало организации инструментальных съёмок на большой площади. Для этого был применен наиболее прогрессивный вид съёмки XVII века — контурная топографическая съёмка с применением мензулы и алидады. Мензульные съёмки производились гражданским ведомством (Kammerkollegium), а в качестве исполнителей были привлечены шведские землемеры, в их числе Иоган Хольмберг, уже ранее работавший в прибалтийских провинциях, а также Аксель Хольм, Якоб Сипониус и Эрих Рейтер, приступившие к съёмкам в 1692 г. Это были, по-видимому, специалисты с большим производственным опытом, принимавшие участие в мензульных съёмках Швеции, где инструментальные съёмки были уже в стадии завершения. Съёмки на территории прибалтийских провинций были организованы весьма целесообразно и дальновидно. Исходным являлся масштаб 1 : 5 200, в котором производилась мензульная съёмка местности. Результаты съёмки использовались для составления планов границ землепользования в масштабе 1 : 10 400, а также для составления дорожных карт и уездных карт в масштабе 1 : 48 000. Содержание карт было строго согласовано с их назначением. Так, например, на планах имений изображалось 7 видов угодий: пашня, перелог, кустарник (залежь), целина, выгон, сенокос и лес, которые обозначены на плане разным цветом акварельной окраски и соответствующими буквами. К каждому плану прилагалось подробное описание в виде шнуровой книги, где указывалось качество земли всех угодий, а также их площадь, и перечислялись крестьяне, ремесленники и бобыли, населявшие усадьбы.

Крупномасштабные инструментальные съёмки открыли новую эпоху в области развития геодезических работ в Прибалтике. Поэтому следует несколько подробнее остановиться на технике выполнения этих работ. В качестве единицы линейной меры применялся шведский локоть, равный двум английским футам, т. е. 0,6096 м, который прочно вошел в обиход под названием лифляндского локтя. Площадь угодий также выражалась в шведской системе мер. В северной Эстонии площадь указывалась в ваках (Loofstelle), а в южной Эстонии в тоннах

(Туппог) и капах (Карпен). Один вак соответствовал площади квадрата с длиной стороны в 100 локтей, т. е. 10 000 квадратных локтей (0,3716 га). Одна тонна определялась величиной прямоугольника длиной в 140 и шириной в 100 локтей, т. е. 14 000 квадратных локтей (0,5203 га), и делилась на 35 капов (по 400 кв. локтей, т. е. 0,0171 га). Шведские меры прочно укоренились в сельскохозяйственном производстве Эстонии и применялись до начала XX века, а земельный вак упоминается даже в настоящее время в разговорной речи как обозначение площади величиной в $\frac{1}{3}$ га.

В качестве инструментов при съемке применялись мензула, алидада с диоптрами, ориентир-буссоль, мерная цепь длиной в 25 локтей (15,2 м), эккер, циркуль и масштабная линейка. Землемер имел право требовать у хозяина имения для рубки просек до 12 рабочих, а для мензульной съемки 5 человек рабочих.

В качестве съемочного обоснования на местности провешивалась и закреплялась сетка квадратов. Основная магистраль прокладывалась в виде просеки шириной в 4 локтя (2,5 м) в направлении с севера на юг или с запада на восток, в зависимости от конфигурации территории, и измерялась при помощи мерной цепи. Через каждые 250 локтей (152 м) забивался в землю толстый кол, а через каждые 3000 локтей производилась разбивка перпендикуляров, которые в свою очередь измерялись мерной цепью с разбивкой пикетажа. Сетка взаимно перпендикулярных створов и просек образовывала на местности квадраты величиной 3000×3000 локтей (1824×1824 м), которые принимались в качестве рамок планшетов. В масштабе плана каждая клетка имела величину примерно 35×35 см.

Пикеты, нанесенные на планшет, использовали в качестве станций мензульной съемки. Съемка контуров выполнялась полярным способом, способом засечек или путем прокладки мензульных ходов; измерение расстояний между станцией и контурной точкой производилось при помощи мерной цепи или мерной верви.

Особенно тщательно производилось закрепление и измерение границ землепользования. По границам имений прокладывались просеки шириной в 7 локтей (4,2 м). Межи закреплялись при помощи столбов и курганов; на поверхность кургана диаметром в 5 локтей (3 м) и высотой в 2,5 локтя (1,5 м) укладывались пять валунов такой величины, чтобы один человек не мог их сдвинуть. Курган окружали канавой глубиной в 1 локоть.

О качестве оформления планшета дает представление репродукция части плана поселка Кяйна (о. Хийумаа), который составлен землемером Я. Сипониусом в 1709 г. (рис. 1). Пашня обведена тонкой черной линией и площадь ее покрыта серым цветом. Кустраники оконтурены пунктиром и окрашены в бледно-карминовый цвет; сенокосы показаны зеленым цветом, дороги —



Рис. 1. Часть шведского плана поселка Кяйна в съемке 1709 г.

коричневым, усадьбы — желтым, отдельные постройки ярким красным цветом и т. д. Берег моря показан синей линией с синим оттенком, а поверхность моря закрашена голубым цветом. План выглядит красиво и легко читается. Все контуры занумерованы; их описание дано в шнуговой книге. Измерение больших площадей производилось геометрически, путем деления на треугольники. Площадь мелких контуров определялась при помощи квадратной палетки. Площадь планшета являлась хорошим контролем при измерении контуров.

В виде приложения к плану составлялось описание, в котором перечислены все участки, изображенные на плане, дана характеристика почвы, фактическая величина (в ваках или тоннах) и условная величина в сохах (установленная по качеству почвы), по которой назначались ставки и налоги. Планы и описания составлены на шведском языке, но содержат отдельные замечания на немецком языке.

Составление карт уездов было прервано началом военных действий, однако в основном съемка, связанная с редукцией имений, была уже завершена. В течение двух десятилетий было составлено около 5 000 образцовых крупномасштабных планов и описаний, имевших огромное хозяйственное и юридическое значение. Трудно предположить, что все эти планы составлены силами четырех землемеров. По-видимому, в ходе работы было подготовлено большое количество помощников землемеров из местного населения, что дало возможность вести работы широким фронтом.

В результате выполнения крупномасштабных инструментальных съемок и качественной оценки земли территория Эстонии была в начале XVIII века в картографическом отношении изучена лучше, чем большинство западно-европейских стран.

Любопытна судьба этих картографических материалов. Когда под ударами войск Петра I шведские власти вынуждены были покинуть Эстонию, они решили эвакуировать в Швецию все материалы земельного кадастра. Планы и описания были упакованы в 1710 г. в три ящика и погружены на корабль. Однако в Таллине свирепствовала чума, от которой погибла половина команды корабля вместе с капитаном, поэтому по прибытии ящиков в Стокгольм долгое время их не решались вскрыть. Согласно Ништадтскому мирному договору, заключенному в 1721 г., шведское правительство обязалось возвратить все документы, относящиеся к освобожденным от шведов районам. Редукция имений в Прибалтике была отменена, и для восстановления прав бывших владельцев было необходимо использовать материалы, составленные при проведении редукции. В 1724 году работники шведского королевского архива вывезли ящики на один из островов озера Мьялар. Ящики были вскрыты, документы окурены дымом и проветрены, а затем систематизированы, причем работники архива не включили в опись карты,

описания и некоторые другие документы и скрыли их, а остальные малосущественные материалы выдали уполномоченным русского правительства. Неоднократные требования о передаче карт и описаний, подкрепленные списками необходимых документов, не привели ни к каким результатам. Только в 1825 г. переговоры были возобновлены и карты с описаниями были, наконец, доставлены в г. Ригу, а затем в Таллин.³

Первые инструментальные крупномасштабные съемки оставили глубокий след в развитии геодезических работ и в сельском хозяйстве республики. Шведские планы служили основой для составления новых планов землепользования, а мензуальная съемка с разбивкой графической сетки на местности применялась до середины XIX века, т. е. в течение 150 лет. Учитывая специфику топографических работ, применение в качестве линейной меры Лифляндского локтя, особых мер площади и других местных условий, землемеры, желавшие самостоятельно работать в Прибалтике, подвергались особым испытаниям, к которым они допускались после двухлетнего стажа работы в прибалтийских губерниях. Некоторые условные знаки шведских планов применялись на земельно-хозяйственных планах до 1940 г.

В настоящее время в Центральном государственном историческом архиве Эстонской ССР в г. Тарту хранится до 3 000 планов первых инструментальных съемок. Эти планы еще недостаточно систематизированы и исследованы, но их научное значение трудно переоценить, так как по ним можно точно определить, какие изменения произошли на территории республики в течение более чем 250 лет. Эти планы можно использовать для изучения развития поселений, дорожной сети, увеличения полезной сельскохозяйственной площади, уничтожения лесов, динамики болот, зарастания озер, подъема земной коры и для решения многих других проблем.

ESIMESED INSTRUMENTAALSED MÕODISTUSTÖÖD EESTI NSV TERRITOORIUMIL

L. Vassiljev

Resümee

Esimesed täpsed mõõdistustööd Eesti NSV territooriumil toimusid XVII sajandi lõpul seoses Rootsi riigi poolt koloniaalpoliitika teostamisega vallutatud Baltimaadel. Rootsi keskvalituse sissetulekute suurendamiseks võõrandati suur osa mõisatest ja anti need endistele omanikele rendile. Selle nn. mõisate reduktsiooni puhul toimus mõisamaade mõõdistamine ja hindamine.

³ O. Liiv, Das Estländische Generalgouvernementsarchiv aus der schwedischen Zeit. Eesti Riigi Keskarhiivi toimetised nr. 3—4; Tartu 1936, стр. 133.

Mõõtühikuna kasutati rootsi künar, mis juurdus siin Liivimaa künra nime all (0,6048 m), pindala mõõtühikutena kasutati vakamaad (0,3716 ha), tündrimaad (0,5203 ha) ja kapamaad (0,0149); plaanid koostati mõõtkavades 1 : 2 600, 1 : 5 200 ja 1 : 10 400. Mõõdistamisel kasutati mensulit ja alidaadi; pikkuste mõõtmine toimus 25 künra (15,2 m) pikkuse künraketi ja mõõtenööri abil.

Mõõdistamise tööpõhisena rajati looduses sihtidest ruudustik küljepikkusega $3\,000 \times 3\,000$ künar (1824×1824 m), kusjuures iga ruudu küljed olid ühtlasi planšettide siseraamideks. Plaani juurde kuulus rootsikeelne seletuskiri kõlvikute hindamise andmetega. Mõõdistustööd olid ulatuse ja kvaliteedi poolest paremad kui paljude Lääne-Euroopa maade omad. Tööd katkesid 1710. a. seoses Põhjasõjaga.

Rootsiaegsed mõõdistustööd olid esimesed selletaolised tööd NSV Liidu territooriumil ja jätsid sügavad jäljed geodeesia arengusse Baltimaadel. Tollal rakendatud mõõtühikuid, mõõtkavasid, mõõdistusviise ja topograafilisi tingmärke kasutati enam kui 150 aasta jooksul.

DIE ERSTEN MEßTISCHAUFNAHMEN IN ESTLAND

L. Wassiljew

Zusammenfassung

Die ersten Meßtischaufnahmen fanden in Estland gegen Ende des 17. Jahrhunderts während der schwedischen Besetzung statt. Im Laufe der sog. Güterreduktion wurden die größeren Ländereien enteignet und verpachtet; zur genaueren Besteuerung wurde seit 1692 eine Vermessung und Bodenschätzung durchgeführt. Bei der Vermessung wurden schwedische Längen- und Flächenmaße, Maßstäbe und Methoden eingeführt, die hier über 150 Jahre lang angewandt wurden.

Die Vermessung wurde als Meßtischaufnahme im Maßstab 1 : 5 200 ausgeführt. Lagepläne wurden auch in den Maßstäben 1 : 2 600 und 1 : 10 400 hergestellt. Die Längen wurden in Livländischen Ellen (0,6048 m), die Flächen in Lofstellen (0,3716 ha) Tunnor (0,5203 ha) und Kappen (0,0149 ha) angegeben. Zur Anlage von Festpunkten wurde im Gelände ein rechtwinkliges Liniennetz abgesteckt und vermarktet; die $3\,000 \times 3\,000$ Ellen (1824×1824 m) großen Quadrate wurden auf einzelnen Meßtischblättern abgebildet.

Im Laufe von 18 Jahren wurden etwa 5000 Lagepläne hergestellt. Die Landesaufnahme mußte während des Nordischen Krieges im Jahre 1710 eingestellt werden.

Zur Zeit werden etwa 3000 Exemplare dieser höchst wertvollen Lagepläne im Staatlichen Historischen Zentralarchiv der Estnischen SSR aufbewahrt.

ОГЛАВЛЕНИЕ — SISUKORD

S. Nõmmik. Majanduslik rajoneerimine teoorias ja rahvamajanduse praktikas	3
C. Ныммик. Экономическое районирование в теории и в народно-хозяйственной практике. Резюме	16
S. Nõmmik. Die ökonomische Rayonierung in der Theorie und in der volkswirtschaftlichen Praxis. Zusammenfassung	17
T. Rea. Eesti NSV linnaliste asulate geneetilisest klassifikatsioonist (sotsialismieelsel perioodil)	18
T. Rea. О генетической классификации городских поселений Эстонской ССР (досоветский период). Резюме	38
T. Rea. Zur genetischen Klassifikation der städtischen Siedlungen des bürgerlichen Estlands. Zusammenfassung	42
T. Rea. Eesti ala linnade funktsionaalsed tüübid XX saj. alguses	45
T. Rea. Функциональные типы городов Эстонского края в начале XX в. Резюме	59
T. Rea. Die funktionellen Typen der Städte des estnischen Gebiets am Anfang des XX Jahrhunderts. Zusammenfassung	60
Э. Варе́п. Исторический очерк картографии Эстонии (до 1917 года)	62
E. Varep. Eesti kartograafia ajalooost. Resümee	74
E. Varep. From the History of Estonian Cartography. Summary	76
Л. Васильев. Первые инструментальные съемки на территории Эстонской ССР	80
L. Vassiljev. Esimesed instrumentaalsed mõõdistustööd Eesti NSV territooriumil. Resümee	83
L. Wassiljew. Die ersten Meßtischaufnahmen in Estland. Zusammenfassung	84

Тартуский государственный университет
Тарту, ул. Юликооли, 18

ТРУДЫ ПО ГЕОГРАФИИ

На эстонском, русском, немецком
и английском языках

Toimetaja S. Nõmmik
Korrekторid L. B r a f m a n n, E. U s p õ l d,
E. O j a

Ladumisele antud 25. III 1960. Trükkimisele antud
4. VII 1960. Paber 60 × 92, 1/16. Trükipoognaid 5,5
+ 9 kleebist. Trükiarv 650. MB-04785. Tellimuse
nr. 3220. Hans Heidemanni nim. trükikoda, Tartu,
Ülikooli 17/19. II.

Hind rbl. 4.—

Trükivigu — Опечатки

Lk. Стр.	Rida Строка	On trükitud Напечатано	Peab olema Далжно быть
64	6. alt — снизу	mittelalterichen	mittelalterlichen
65	9. ülalt — сверху	Германии	Северной Европы
65	15. ülalt — сверху	Северной Европы	Германии
75	14. alt — снизу	с восстановлением	с восстановлением
82	6. ülalt — сверху	0,0171 га	0,0149 га
85	2. ülalt — сверху	0,6048 т	0,6096 т
85	12. alt — снизу	0,6048 т	0,6096 т

Tell. 3220.