levib Vepiga samakujuliselt (vt. kartogrammid V, VI). Teiselt poolt on Tartu aga mõõduandvalt tähtis kui liiklemiskeskus, millel on raudtee-ühendused, sellal kui kõik teised Vepi sadamad on senini ilma selleta.

Seisukord on pealegi perspektiive-avav ja lootust-äratav nii lähi-tagamaa laiendamise ja süvendamise kui ka kaug-tagamaale juurdepääsu avardamise ning lühendamise võimaluste läbi. Lähemal ajal kavatsetav Pärnu-Viljandi-Tartu-Petseri raudtee ei liidaks mitte üksi Tartu lähi-tagamaaga rahvatiheda Petserimaa ja Pihkva järve rannikumaa põhjaosa ning Võrtsjärve metsarikka nõo, vaid ta annaks kaug-tagamaa kaguosaga otsese ühenduse (Tartu-Petseri-Pihkva) senise kõvera (Tartu-Valga-Võru-Petseri-Pihkva) asemel ja kergendaks teiselt poolt karjanduse (Tartu eksport-tapamaja ja külmutamismaja küsimus on sellega lähimas seoses), põllunduse, metsanduse, aga ka tööstuse saaduste kiiret ja otset pääsu Pärnu kaudu välisturule.

Sama tähtis küsimus Tartu tagamaa avardamisel on Emajõe reguleerimise teostamine. Sisevete uurimise andmed (235) näitavad, et profiilimise ja õgvenduse läbi on võimalik Emajõest veeteed luua, millel laevad 30×5 m gabariidiga võivad madalaima veepinna seisul vähemalt 1,0 m-i süvisega takistusita liigelda. Trapetsitega profiilitud jões oleks laevasõidu vähim sügavus madalaima veeseisu puhul 1,76 m ja liiklemine oleks 1,5 m-i süvisega võimalik. Pealegi ei nõuaks Emajõe selliseks suurepäraseks veeteeks [1]) muutmine suurt ehituskapitali (õgvendamine 19 kohas), küll aga liidaks Tartu lähi-tagamaaga kindlamalt kui seni Võrtsjärve rikkad kaldad. Üldiselt moodustab aga Tartu lähi-tagamaa kaalukama osa kodumaast, mille põllumaa protsent üldpinnast (182) ületab kõigi teiste eesti linnade tagamaad. (Võrdle kartogrammid II ja III.)

Liiklemis- ja tulundusgeograafiliselt asendilt on Tartule määratud oma lähi-tagamaad levitada kogu Vepi ulatusele. Olgu siinkohal sellele tähelepanu juhitud, et linnatulunduse teadlik ohjamine nõuab üksikasjalikku süvenemist eeskätt lähi-tagamaa oludesse. Näiteks kas või nõrkade eksklaavide ühendamiseks pideva lähi-tagamaaga. Vaatab ju võistlussõõr neile kui enklaavele ja püüab neid „surnud kohti" oma tagamaase „sulatada". Linna lähi-tagamaa eriline ja põhjalik uurimine on sama tähtis kui uute liiklemisteede soetamine või vanade täiendamine. Seda enam, et Sonda-Tudu-Avinurme-Piilsi-Mustvee raudtee võib Peipsi põhjaosa Tartu tagamaast ära kiskuda, kuna ta omab metsamaterjali pealelaadimiseks peatuspunkte Sirtsis, Lümmadus, Jõeperes, Suigus, Peresaares, Aadumäel ja Murul.

Pealegi toimib Tartu tagamaa vee- ja maisteestiku ühendusena sellekohane raudtee eriharu, n. n. sadama-raudtee, mis transpordib peaasjalikult puumaterjale — palke, laudu, põletuspuid, turvast jne. Muidu seisab aga Tartu kui raudteepunkt aineste kulgemiselt esimesel kohal terves Ida-, Kagu- ja Lõuna-Eestis ning teisel kohal kogu riigis. Seega kaassuhtleb ta Tartu kui jõesadamaga, mis samuti esimesel kohal Vepil ning teisel kohal kodumaal üldse. Raudtee on liiklemisjoonena linnale seda tähtsam, et ta funktsioneerub pidevalt aasta läbi, sellal kui veestik on umbes 4 talvekuu jooksul külmumise tõttu suletud, aga ka seetõttu, et ta kaudu ei saabu mitte üksi loonustooted ja ei lähtu vastukaubana kultuurproduktid lähi-tagamaa raudteepunktidesse ja nende kaudu laiali, vaid ta abil on Tartu ühenduses ka oma kaug-tagamaaga. Sealt saabuvad manufaktuur-, koloniaal- j. t. kaubad ja sinna läheb tunduvalt ka Tartus endas valmistatud kultuurtoodang — pool- (lauad, linad, nahk jne.) ja täisfabrikaadid (kaugekõne-aparaadid, mängu- ja spordiriistad, vilt, stanniool, õlu jne.), vee- ja maanteid saa-

---

[1]) Kaugelt suuremat tähendust omaks Vep, kui teda pikendada läänes Liivi laheni ning kirdes Soome laheni. Vepi ühendamine Narva kaudu merega huvitas omal ajal Vene riigi valitsust ja sel alal on enam-vähem põhjalik projekt välja töötatud, kus Emajõe reguleerimine figureerub ühe lülina. Venemaa vee- ja kiviteede valitsuse ülesandel töötas 1902. — 1905. a. selle küsimuse kallal insener E. L. Königi ja Šivilovi juhatusel spetsialistide rühm, kelle projekt valmis 1905. aastal. Et Venemaa valitsus ei suutnud projekti teostamiseks nõutud 33 miljonit rubla assigneerida, siis jäi ettevõte teostamata. Kindel on, et Vepi merega ühendamine Narva kaudu ei tasuks end ära ainult liiklemise ja kaubanduslikes huvides ja ta oleks mõeldav alles ühenduses Narva jõe veejõu ärakasutamisega elektrofitseerimise ülesandel ning Peipsi järve veepinna normeerimisega rannikumadaliku (luha) melioratsiooni mõttes.

Vepi ühendus Liivi lahega (üle Viljandi ürgoru veelahkme (243)) transpordi otstarbeil on erandiviisi sündinud 16. sajandil (173), kuid on tänapäeval ilma vastavate süvendustöita täiesti võimatu. Selles sihis on veetee juba ammu projektitud. Vene tsaari Aleksander I ajal alustati 1822. a. koguni kaevamistöid, mis aga 0,5 miljoni rubla ärakulutamise järel katkesid. Võimalik oleks see vaid kanalite ja lüüside läbi. Teise kavandi järele on võimalik Võrtsjärve Liivi (Riia) lahega ühendada Koiva jõe kaudu: V.-Emajõe lisajõgi Pedeli on Valga kohal Koiva jõest vähema kui 10-km:lise maaseljaga lahutatud, mida tuleks kanaliga puhandada.



Tartu, lk. 205