veel selgemini kui absoluutsed Tartu rändkonna ja tagamaa ulatuse ühtumust, eriti aga juurderände intensiteedi võrdlemisi reeglipärast alanemist kauguse kasvades.

Linnadesse rännete probleemide sarjas on rännete distants, distantsi põhjuslikud tegurid ja migratsiooni ning vertikaalse sotsiaalse mobiliteedi suhted küsimusteks, mille poolest rännete uurimine on veel lünklik ja vajab edasiarendust ning täpsustamist. Nagu sissejuhatavais märkmeis tähendatud, on arvukad autorid püüdnud valandada seadusi ja üldpõhimõtteid, mille järgi toimuvad maalt-linna ränded.

Jättes kõrvale Carey', Bücher'i j. t. mitmeti impressionistlikud „seadused", pöördugem kohe kõige rohkem viimistletud katsele anda linnasuunalise rändlemise üldpilti — Ravenstein'i ja ta järglaste põhimõtteile. Hoolikais uurimusis Suur-Britannia, Euroopa mandri ja P.-A. Ühendriige üle tuletas Ravenstein rea migratsiooniseadusi [91], millest üks väidab, et suurem hulk migrante saabub vaid lühidistantsidelt, ja teine ütleb muu hulgas, et antud maalise ala migrantide arv teatavasse linlikku absorptsiooni-keskusse peab olema pöördvõrdeline migratsioonidistantsile. Hawthorne'i, Young'i, Galpin'i, Zimmermann'i, Duncan'i j. t. uurimused USA kohta on üldiselt tõestanud Ravenstein'i äsjatoodud põhimõtete paikapidavust. Young [54] on valandanud selle teooria isegi algebralisse võrrandisse

$$M = k \frac{F}{D^2},$$

kus M on rahvastiku liikumus *(movement of population)*, F on tõmbejõud *(force of attraction)*, D on distants ja k on konstant.

Oluliselt tähendab Young'i võrrand, et linnade tõmbejõud rahvastiku juurderännetele kahaneb proportsionaalselt rändedistantsi ruuduga. See võrrand ei kehti muidugi ühtlase täpsusega igal juhul ja igas kohas, sest peale üksiku linna tõmbejõu ja distantsi mõju on veel muid tegureid, nagu linnade tihedus, abitsentraalide võrgu väljakujunemine, erinevad geograafilised ja sotsiaalmajanduslikud olundid tagamaades, millest samuti oleneb maalt-linna ränne.

Maalt Eesti linnadesse suunduvate rännete olenevust rändedistantsist ei ole meil võimalust proovida peenemais üksikasjus. Varemalt toodud kartogrammidest (vt. 4.—11. joonis) võime küll järeldada, et maalt linnadesse juurderände hulk väheneb rändedistantsi tõustes ja et Suur-Tallinna tõmbejõud ületab kaugelt kõikide teiste linnade oma, millised viimased saavad juurderännikuid täiesti prevaleerivalt lähidistantsidelt. Mis puutub Tartusse, siis oleme siin 1933. a. meldimisstatistilise mater-

Tartu VI, lk. 286