asula (kui ka tagamaa) elustamiseks ning asustamiseks kaasa nagu jõgi või mäestikubarjääri puhandav org. Seepärast peame igal pool järgnevas käsitluses silmas pidama, et kunst-teede ehitamise läbi asula tervet ümbruskonda endasse koondab ja organiseerib.

Läänemeremaade alluvus Sarmaatiale tuletas eeskätt Tallinna ja Riia arenemise sisse- ja väljaveo tollipunktidena peamisiks kaubanduskeskusiks. Neile vastavalt kujunes ka raudteevõrk. Sihtides Tallinnast Riia ja Pihkva poole korraga, sai ta kulgemises määravaks nii Tartu olemasolu kui ka Võrtsjärve ja Peipsi vaheline „liiklemise läbimisjoom" (Durchdringungsfläche des Verkehrs), mis oli raudteele soodsaim läbipääsu-tee Põhja- ja Lõuna-Eesti idaosa ühendavat maaselga mööda (vt. 181. joon.), ja sel ürgsel loomulikul liiklemisvöötel kinnistatigi kunstlikult kindel liiklemisjoon (esiti Tapalt Tartuni, 1889. a. Tartust Valga ning Riiani ja hiljemini Valgast Pihkvani). Nii oli see varemalt sõja- ja postimaanteega, nii kordus see algavas industrialiseerimis- ning tehnikasajandil raudteega. Viimane sai aga linna kasvamises eriliselt tähtsaks teguriks, sest sellega oli liiklemisristme, s. o. Emajõe ja raudtee lõikumiskoha väärtus moodsale ajale vastavalt jalule seatud. Kõige selle juurde tuli veel asjaolu, et tagamaal töövõimalused vähenesid, linnas aga suurenesid. Tööstus, eriti kaubandus avaldas suurt tõusu. Raudtee avas kaugused ja tema läbi toime tulnud uutes ekspansioonivõimalustes pidi kaubandus põllundust suuresti mõjustama. Sellal kui kinnine kodumajandus turu jaoks väga vähe tootis (raua ja soola vahetuskaubaks), muutusid olud nüüd täiesti, mitte üksi kergendatud liiklemisolude kaudu, mille läbi loonustoodang sai palju suuremal määral kaubaks kui enne, vaid ka tagamaa jõukuse tõusu tõttu (pärisostud!). Ühtlasi kadus vana malpost ja rataslaeva ning selle järel kruvilaeva leidmisega omandas jõe- kui ka järveliiklemine jällegi suurema tähtsuse.

Masina-ajastu ei toonud aga pööret mitte üksi toodangusse ja liiklemisse, vaid ka linnalisse sünoikismi ja ümbrusepilti. Kõige pealt koondas ta tuhanded maalt pagejad endasse ja andis neile uued tegevusalad. 70-dail ja 80-dail aastail oli Tartu vabriku- ja käsitööstuse tõus sedavõrt silmapaistev, et ta attraktsioon ei ületa suhteliselt mitte üksi Tallinna, vaid ka Lääne suurlinna nende hoogsama kasvamise päevil. Sest H. Kruus'i järele (vt. 140. lk.) oli 1897. a. tsensuse ajal kohalikkude elanikkude ja tulnukate vahekord °/o °/o-des järgmine (klambreis 1922. a.):

Tabel LXVI: Kohalikkude elanikkude ja tulnukate vahekord.
Le nombre d'habitants originairés et immigrés de Tartu (Dorpat), de Tallinn (Reval) et des villes de l'Europe occidentale en 1897 (1922).

	Tartus		Tallinnas	Läänes (Mayr)
Kohalikke elanikke	31,5	(30,7)	36,4	34,5—66,1
Tulnukaid	**68,5**	**(69,3)**	(3,6	65,5—33,9

kusjuures tulnukaist oli päritolult (klambreis °/o °/o: des) (vt. järgmisel leheküljel olev tabel).

Seega esindas Tartu juba möödunud sajandi viimsel aastakümnel tänapäevasega sarnast tagamaa fookust ja oli Tallinnast attraktsioonijõu poolest tugevamgi, eriti lähistagamaa suhtes. Sest Tallinnasse tulnukate seas oli 36,7°/o Venemaa kubermangest pärit, Tartus aga ainult 17,3°/o (210). See tõendab veel kord, et Tartu on valdavalt lähistagamaa keskus.