

iseosade vahel on markantne. Näeme, et öö-päeva päevapoolmel (s. o. hommiku k. 7 kuni õhtu k. 7) — mil toimetati mainitud kolm suuremaulatuselist vaatlust —



125. joon. Tiivisliiklemine Suurturul, taga Kivisillal kuhjuv.  
*La circulation au Grand Marché.*

linna-äärise üksik ja hõre liiklemine muutub linnakehises harevaks ning põimjaks ja kasvab linna südameosas vilkaks ning tihedaks (vt. planigr. XXXII ja XXXIV: jalgajate ja sõidukite saaliv liiklemine lõuna aegu). Seejuures on nii linnakehises kui ka -südames siin-seal „liiklemisnõrku saari“, mis näitab, et liiklemine oma väärtust tavalisest rõhvalt laiaulatuslikult ühetasaselt ei levita, vaid (enamasti)



126. joon. Põimisliiklemine Holmil  
*La circulation faible sur le Holm.*

Esiplaanil Emajõgi, vasakul nurgatornuljega mansardnurgik. Paremal murdpoolkelbaline (-mansard-) tõmbik, keskel Holmi uul.

lineaarselt koondab. Kõige pealt osutub, et linna liiklemine ei ole isesuun-  
d a d e s ühetugevune, vaid et domineerub radiaalne suund, sellal kui tangentsiaalseil