jalgajat, s. t. Puusilla liiklemine kandus kõik Kivisillale ja sünnitas selle kitsuse tõttu koguni liiklemisummistusi. Alles 1926. a., mil avati uus ja avar betoonist „Vabadussild", taandati tekkinud raskused. Edasi mõjus Puusilla sulgemine tunduvalt linnasüdame põhjaosa liiklemisse. Laia uuli jõepoolses otsas ning Rüütli uuli perifeerses osas, kus enne oli vilgas elu valitsenud, soikus liiklemine ning kidus ka ärielu. Uue silla avamine mõjus siin jällegi elustavalt. See näitab, kui tundlik on linnaorganism ja kui tähtsad on talle liiklemisteed. Ometi ei ole Tartule kahest alalisest sillast küllalt ja linna kasvades osutub varssi nõue kolmanda järele, mis asuks Kivisillalt allavett, kus rahvastikuküllane Kaarlilinn ja lõunasse levivad linnaosad vajavad otseühendust linna kirdepoolmega ning mis kergendaks kaupade transporti, mida ei võimalda Holmi kohal siirduv ajutine pontoonsild. — Sellal kui Tartu linnasüdamel, mille külje all asub jõesadam, veeliik-



127. joon. Vilgas liiklemine Promenaadi uulil.
La circulation animée dans la rue du Boulevard.
Taga Riia ja Uueturu uulinurgiku ampiirstiilis esine.



128. joon. Harev liiklemine Rüütli uulil.
La circulation faible dans la rue de Rüütli (Rue du Chevalier).
Paremal Munga uuli suubumine ja postimaja.

lemisega otseühenduse hüve, kannatab ta teisest küljest selle all, et tal puudub hea ja soodus otsetee raudteejaamaga. Raudteestikust linnasüdamesse, siit Kaagilinna ja sadamasse jne. ning vastupidi suunduv liiklemine on sunnitud tarvitama raskestiliigeldavaid ja kõveraid Maarjamõisa < Lossi / Vallikraavi teid. Neist on Toomi sildade alt läbi minev Lossi tee oma suurte kaldenurkadega (vt. Tartu aseme pinnamoe ja vete plaan ja 76. ning 77. joon.) sõidukite, eriti koormate liiklemisele täiesti ebasoodus, samuti siksakiline Vallikraavi uul, mis peale kõige muu veel lijasti kitsas. Raudteejaama—Linnasüdame—sadama otseühenduse loomiseks tuleb linnal aegsasti teepuhandid (Strassendurchbrüche) ja -laiendid (Strassenerwei-