savad." M. Friederichsenil (186) on õigus, kui ta ütleb, et koht, kus praegu Tartu asub, on looduse poolest eelistatav asulasünni paik. Ja asula kujunemine on toime tulnud ajaloolise sündmustiku ning inimese tahteliste aktide läbi maastikuliste soodustuste kui ka takistuste tagapõhjal.

Lahkme-Eesti peamisiks mademeasulaiks on Tartu ja Viljandi. Nende mõlemi arenemine sajandeist läbi, nende olevikunägu, suurus ja majandus peegeldavad nende asendiolude kui sillakohtade mõju tugevust. Seejuures ei tule arvesse võtta mitte ainult kohapealseid, s. o. aseme, pinnamoe ja vee olusid, vaid tähtsalt just üldist liiklemisasendit Eesti poolsaare suurte ja peamiste liiklemisjoonte suhtes. Viimaseile on aga mõõduandvad ja määravad just Soomaa madaliku — Viljandi ürgorustiku — Võrtsjärve nõo ja Jõetaguse-Põlvamaa ürgorustiku ja Peipsimaa madaliku reastumine ning neile põhja-lõuna suunas risti kulgevad kõrgemad laiad maaseljad: Sakala-Põltsamaa ja Ugala-Vooremaa. Nende läbi ei kujune mitte üksi lõunast põhja siirdumis-sillakohad, vaid ka läänest itta läbimisteed. Nende mõlemi teede silla- ja ristmekohal on kujunenud üldliiklemise tähtsuse kohaselt kaks ülalmainitud linnalist asulat, kusjuures suuremaks on kasvanud läänest itta liiklemissoodsam ja suurima ida-tagamaaga Tartu. On ju selge, et muistsel ajal, mil läbimisliiklemine väike ja ühtlasi läbimisliiklemis-teed vähearvulised, Emajõgi oma laia ning haralise ja soise ning vesise lammilise ürgorustikuga oli Võrtsjärve ja Peipsi metsa- ning luhamadalikkude vahel suurimaks takistuseks lõunast põhja ja vastupidi kulgevale liiklemisele. Samuti ka see, et ta ulatusel on vaid üks ainus koht, mis siirdumissoodsana kasutusele võis tulla. Otsime ürgoru piires muistset soodsaimat siirdekohta ning arvestame seejuures kaldamoodustiste, orulaiuse, lammipinnase, lammisaarte, jõeharguse ja voolu loomulikke olusid, siis on valik kaunis piiratud. See on oruahtam koht kõrgemate diluviaalsete tasandikkude vahel Kärkna ja Haaslava vahemikus. Siit läbis kahtlemata juba Muistse-Eesti päevil liiklemisjoon, mis lõunast Pihkvast, Otepää- ja Riiamailt tulles põhjas Tallinna ning Narva poole hargus ja mis pärastpoole Rootsi sajandil (1621—1721) 12 rootsi küünra laiuse peateena funktsioneerus (213). Ristiliiklemis- ja teestamisvaenuline on kõige pealt lai orulamm, mida pealegi suurvesi laialt üle ujutab ja mis on paisude ning vallidega raskesti kohandatav. Üleujutamisest vabad olid muidugi kalde-kõrglammi kõrgemad osad ja lammisaared. Mida rohkem oli viimaseid, mida täiuslikumalt oli kõrglamm kujunenud ning mida kitsam oli org, seda soodsam pidi ta siirdekohana olema.

Niipalju kui muistset pinnamoodu kujutella, esinesid ürgoru pervest Taara- (Toomi-) mäge eraldava, aga ka Riia ning Jüri lisaorukeste (203) (222) suudme ees kalde-kõrglammile ulatuvad rusukuhikud, kuna praeguse Botaanika-aia joonel esines lammisaar ja kagus jõehaarandite vahel jõesaar.

See saar püsis veel XVIII sajandini. Seda kinnitab Liivimaa (kubermangu) maamõõtja Joh. Heinr. Galmeister'i poolt 1834. a Carl. Joh. Zerbel'i (1798. a.) järele joonistatud „Plan von den annoch zu pflasternden freien Plätzen im 1. Stadttheil" (19) ning linnareviisori C. M. Sengbusch'i poolt 1776. a. linnaplaani järele joonistatud kaart (21) ja vanim Rootsi sõja-arhiivis nr. XIII, 12 olev Tartu asemeplaan kaustas 50 × 61 sm (227). Tõenäoliselt oli siin tegemist sarnase moodustisega, nagu me seda tänapäeval Kavastu ja Luunja vahel võime näha. Kirdepoolne haarand kuhjati aga Kivisilla ehitamisel (XVIII saj. lõpul) täis [1]). Sellele vaatamata tundub ta veel praegugi lameda kühmana, mida lõikab madal joon Henningi väljaku taga ning mille olemasolu mainib Holmi uuli nimetus (rootsi k. holm = laid, saar). Eriti soodsaks diluviaalsest pervetasandikust orgu laskumiseks olid muidugi lisaorud ja — pea-asi — nende suudmete ees lehvikuna laialduvad rusukuhikud.

Riia ja Jüri oru (praeguse Riia ja Narva uuli) kohal laskusidki ürgelised teed (227) Tartu kohal ürgorgu. Alluviaalse orumadaliku luitemoodustised lammi saarte

1) vt. lk. 11.