suhtes tuletab ta meelde Münsteri Lamberti kiriku esist väljakut, veel enam aga Gelderni (168) sarik-kolmkülikulist väljakut, ainult selle vahega, et tolle hollandi renessansitiitlis torniga ja kelpkatusega raekoja-rahnik seisab k ü l j e ä ä r m i k u s.

Lammilinna arenemine ja suurus tõendab ta head liiklemisasendit. Tartu sai Läänemere- ja Moskooviamaile küündiva hansakäe militaarseks, kaubanduslikuks ja vaimseks toetuspunktiks, samuti kristliku misjonitegevuse suurema kui kohaliku tähtsusega keskuseks. Politilise, tulundusliku ja vaimse ning piiskopiasendiga keskusena jättis ta varssi läänes asuva Viljandi endast maha. Soodus ääreasend Novgorodi ja Pihkva suhtes kindlustas talle tulundusliku ülekaalu. Liiklemisasendi toimingu ja idas arenevate uute ning laiade viiramisalade tõttu oli loomulik, et kaubandus valis selle militaarselt kindlustatud asula soodsaks lähtekohaks. Kasvava slaavi tulunduse, Hansaliidu eesõiguste ning saaliva kaubandusliiklemise arenemisega Emajõe-Peipsi-Lämmi-Pihkva järve vee- ning $\frac{\text{Narva}}{\text{Tallinna}} \times \frac{\text{Pihkva}}{\text{Riia}}$ maisteil omandas Tartu juba k e s k s e liiklemisasendi. Ilma mais- ja veeteestiku liiklemisristmeta oleks Tartu asendiväärtus olnud sarnane umbes Viljandi omaga, mille ürgoru veestikku pole F. Amelung'i uurimuste järele madalvee tõttu aastail 1200—1560 ega peale seda kaubanduslikuks liiklemiseks tarvitatud, sellal kui Emajõe sõiduveel oli XIII sajandist saadik Tartust allavett 1,2-m:line minimaalsügavus (173) (234).

Emajõgi oli väga tähtis tegur, mille läbi aseme linnamoodustav jõud tublisti suurenes. Edasi tegi ta Tartu laadimis- ja lossimiskohaks, sest jõe kärestikuline pealvee-osa oli laevatamiseks ebasoodus ning heal jõetundmisel vaid hästi madalail ning väikesil aluseil liigeldav, allavett aga kogu ulatuses ka järvealuseile laevatav. Seetõttu moodustasid asendiolud Tartust laokoha. Sellal kui XIII sajandist peale esinesid merel uued suured laevatüübid — kogge ja hulk, millede süvis oli 3—4 m, on selge, et selliseile merelisile aluseile polnud Emajõgi laevatav. Selle asemel tarvitati siis lotje (vene k. ladja; Nachen, struse), mis olid võimalikult väikese süvisega ja võimaldasid mitte üksi igasse (ka madalasse) sadamasse pääsemist, vaid olid kõlvulised ka vähesügaval jõel. Selliseid vanu vorme näeme oleviku Saksamaa jõgedel harukorril, aga Peipsil, Emajõel ja Tartu sadamaliiklemises on nad üldtarvitusel. Raske puust silpatkatusega, kõrgete mastide ja maalilise suure raapurjega tuletavad nad oma kõrge peavandaga (Vordersteven) meelde Põhja-Norra aluseid (212) ja esindavad tõenäoliselt m u i n a s v o r m e, vanu hansa-aluseid[1]), mis on ka Vepil pardailustusita tänapäevani säilinud ning taandumas tuleva aurupraami ees.

Areneva liiklemisega kujunes ka linna koonduv maisteestik. Endised sõja- ja vanemad ning vastsemad maanteed: Vene + Narva (Peterburi), Võru (Pihkva), Riia, Viljandi (Maarjamõisa), Otepää (Pepleri) ning Tallinna, Räpina (Jaama) ja Jakobi (Tähtvere) tee moodustavad tänapäeval linna kodar-uulistiku. Et sulgasula oli seda kindlam, mida vähem ta väravate kaudu avanes, siis näeme ka siin korduvat keskaegseile linnadele harilikult omast nähtust: teed ühinevad linna lähikonnas enne linnaväravaisse suubumist — Võru ning Riia maantee enne Riia lisaorgu (praeguse Jaamaväljaku kohal) ja Viljandi ning Otepää tee praeguse

1) Selle probleemi juurde tuleme eriühenduses tagasi. Siin olgu vaid mainitud, et keskaegse Tartu pildil kujutatud jõe-aluseil on osalt kõrge pardailustus olemas ja nad osutavad suurt sarnasust Willy Stöwer'i jooniseil esinevate hansa-aluseiga XIV ja XV sajandist. (Võrdle: H. F. Helmolt, Weltgeschichte, 1900, VII Bd., pilditabel lk. 36/37.)

Tartu, lk. 363