Juba ammu on tunnetatud linnalise liiklemise alluvust teatavaile üldisile seadusile (94). Uurimusi ses sihis on toimetatud peamiselt praktilise või kaudse sihiga (68), (81), (121), (136), (165), igatahes vähem kasutatud puhtgeograafilisel ülesandel (69). Lill (102) on leidnud, et teatud linna elanikkude sooritatud liiklemiste *resp.* reiside üldarvu ja pikkuse vahel valitseb kindel seadus, mida ta nimetab reisiseaduseks (Lill's Reisegesetz). Ta väljendub valemis $x : y = M$, kus x on üksikute reiside pikkus, y — reisijate arv, mis on kulgenud x km. M'i nimetab Lill asula reisiväärtuseks (Reisewert des Ortes). See on kuubilise parabooli võrrand koordinaatide telje kui assümptootidega. Ometi ei huvita linna kui ümbruse uurijat liiklemine sellises absoluutses mõttes. Lill'i järele on liiklemine iga kohalt liikumine, sündigu see siis elaniku poolt mõne sammu näol söögitoas või olgu ta linnast lähtuv või linna koonduv ulatuslikuim reis. Ja ta liiklemisseadus sisaldab kõik matkad, mida küsimuses oleva linna rahvastik linna ulatusel või väljaspool seda sooritab. Pealegi ei ole see seadus maksev üksikute liiklemisliikide kohta linna ulatusel. Linnageograafiliselt huvitab meid liiklemine teissuguses, enamasti suhtelises mõttes. Meie tähelepanu köidab kõige pealt välislähestikes toimuv liiklemine. — Jagagem esmalt linnaga sidenev üldliiklemine linnasiseseks ehk kohalikuks ja linnavälised ehk kaugliiklemiseks. Seda viimast liiklemist täies ulatuses jälgida tähendaks aga tagamaa olude üksikasjalikku käsitlemist. Endastmõistetavalt pole see Tartu ümbrusepilti taotleva uurimuse ülesanne. Seepärast on kohane siinkohal piirduda vaid nende liiklemisnähtuste eriteluga, mis esinevad linna füsiognoomilisis piires, olgu need siis puhtlinnalised või tagamaaga suhtlevad. Küsimuses on ajutised ja liikuvad normid — jõel liikuvad alused ning raudteel saabuvad ja lähtuvad rongid, kõige pealt aga uulidel kulgevad inimesed ja sõidukid, lühidalt — need pinnavallalised nähtused, mis oma saalimisega linna lähestikupilti suurimal määral elustavad ning isegi asula maastikupilti mõjustavad ja mille poolest lõppeks linna iseosised tunduvalt erinevad.

Suurel turul, Kivisillal ja Rüütli-Küüni „korsol" on sootuks teissugune uulielu kui näiteks Piiri, Põllu, Saeveski või Luha uulil. Seda on linnalise ümbrusega kas või pealiskaudseltki tuttav märganud. Ometi ei ole kogulinnalised liiklemisnähtused — olgugi otsesele vaatlusele alluvad — hästi ülevaadatavad just selle tõttu, et üks ja seesama isik ei suuda oma tähelepanu ühel ja samal ajal paisata linna mitmekesiseisse iseosadesse. Küllalt täppis pilt linnalise sünoikismi ja ümbruse iseosade suhtlemisest ning üksteisest olenevusest kujuneb alles suuremajooneliste vaatluste teostumisel. Alles nende kaudu selguvad need — kord kasvavad, kord vähenevad, alaliselt muutuvad ja automaatselt reguleeruvad massinähtused, mille kogusumma moodustabki linnalise liiklemise. Ses suhtes teenivad pingsat tähelepanu Tartu Ülikooli end. geograafiaprofessori J. G. Granö algatatud ja E. K. S. kodu-uurimise toimkonna ning Tartu linna-uurimise toimkonna poolt rohke vaatlejaskonna kaasabil 1922. a. kevadel ja sügisel teostatud linnalised uuliliiklemise vaatlused [1]). Et aga vaatluspunktide arv oli piiratud ja peamiselt linnasüdamesse või selle lähedusse koondatud, siis ei ole äsjamainitud vaatlusil hangitud ainest senini peaaegu muuks võidud kasutada kui liiklemise öö-päevase vahelduse eriteluks (203), (204), (216). Seetõttu korraldati autori soovil 1924. a. kevadel uued täiendavad liiklemisvaatlused, kusjuures pearõhk oli pandud vaatluspunktide rohkusele ja paisatusele, osalt kasutades New-York'is, eriti Newark. N. J., möödunud aastakümne keskpaigas sooritatud liiklemisvaatluste eeskuju (69). 130-nes üle linna paisatud vaatluspunktis loeti kolm korda päevas — hommikul k. 7—8, lõunal k. $13^1/_2$—$14^1/_2$ ja õhtul k. 17—18 — kõik kulgejad, registriti seejuures eraldi keskhagev ning keskpagev, s. t. linnasüdame- ja vastassuund. Kujuteldavaks ja linnasüdames endas orientivaks keskmeks oli Tartu raekoja trepiesine ja sissekäik. — Viimatimainitud vaatluste tulemusi on käesolevas töös kasutatud, kuna vaatluspunktide asupaik on XXIX—XXXI liiklemisplanigrammile märgitud. Need resultaadid on sedavõrt tagajärje-rikkad, et nende najal on võimalik koostada üldlinnalise liiklemise ruumilist kogupilti. Koos 1922. a. vaatlusiga on nad aga aluseks öö-päevase liiklemisrütmi interpretatsioonile.

1) Ühtlasi toimetati linna koonduvate maanteede liiklemis- ja veovaatlusi linna tagamaa-ulatuse ja viiramise ning hankimise kinnistamise otstarbel. Seda ainest on esmakordselt diskuteerinud *stud. geogr.* J. Maide ajalehes „Postimees" (216) (vt. ka käesoleva töö ptk.: Linn ja tagamaa).

Tartu, lk. 301