
Kui Tartus polnud veel Toomemäge

Kaur Altkoa

Toomemägi on tänases Tartus nagu ürgne looduslik oas keset linnatsivilisatsiooni. Tegelikult on Toomemägi oma praegusel kujul 18. sajandi Vene fortifikaatorite kujundatud rajatis. Nimelt kavandas Vene impeerium Tartu väljaehitamist suurejooneliseks kindluslinnaks¹ ning 1763. aastal valmis kindlustuste projekt.² Paar aastat hiljem alanud ehitustööd vaibusid 1775. aasta suurtulekahju tõttu. Selleks ajaks oli Toomemäe välisperimeeter saanud oma praeguse kuju – kõik see on tehismaastik, kus looduslikust reljeefist pole vähi- matki jälge. Toomemäe varasema kuju kohta teame aga vähe. Keskaegse Tartu uurimisel on oluliseks teabeallikaks 17. sajandi kartograafiline materjal. Paraku pärineb see põhiliselt sajandi viimasest kolmandikust, mil Rootsi riik oli asunud Tartut välja ehitama kaasaegseks kindluseks.³ Need tööd muutsid oluliselt Toome piirkonna senist reljeefi. Praegu huvitab meid aga küsimus: mis ikkagi oli siin enne neid suuri mullatöid?

¹ Kaur Altkoa. Dorpat/Tartu: Von der Festungsstadt zum „Embach-Athen“. – Studien zur Kunstgeschichte in Estland und Lettland. Homburger Gespräche 1992 und 1993. Heft 14. Kiel, 1995, lk 122–123; Kaur Altkoa. Toomemägi enne ülikooli. – Johann Wilhelm Krause 1757–1828. Kataloog 3. Linnaehitajana Tartus. Tartu, 2011, lk 91–95.

² Riiklik Sõjaajaloo Keskarhiiv Moskvas (RSAKA) 349-12-4637.

³ Mitmete fortifikaatorite kavadest valiti realiseerimiseks projekt, mille autoriks on Jacob Stael von Holstein. Esimesena osutab sellele Olev Prints. Tartu kui kindlus. Arengujooni ja ajaloolisi andmeid muinasajast kuni 19. sajandi II pooleni. Tallinn, 1967, lk 59 (Käsikiri Muinsuskaitseameti arhiivis).

Millal tehti Toomemägi?

Rootsi-aegsete bastionide ehitamisele eelnenud situatsiooni kajastavad ainult üksikud plaanid. Nende seas on eriti olulised kaks Johann von Rodenburghi valmistatud projekti⁴ arvatavasti 1638. aastast (joonis 1).⁵ Joonised pole olnud meie uurijaile sugugi tundmatud: nende mustvalged fotokoopiad asuvad Eesti Ajalooarhiivis.⁶ Tegemist on Tartu fortifikatsiooniloo jaoks põnevate dokumentidega. Nimelt kaaluti siin rakendada toona Euroopas laialt levinud skeemi, kus regulaarse hulknurkse põhiplaani tsitadellile liitub kindlustatud linn. See idee jääb Tartu puhul küll ainult paberile. Käesoleval juhul ei huvita meid aga kindlustuste kavandid, vaid hoopis alusjoonis, mis kujutab ka piirkonna toonast reljeefi. Tösi – kohati on joonis raskesti loetav, ent see pole tegijate süü: järskude reljeefimuutuste kajastamine topograafilistel plaanidel on probleemiks tänini. Samas tuleb toonitada, et need pole mingid „kabinetijoonised“, kus reaalsus sulab kokku fantaasiaga. Tegemist on ikkagi alusmaterjaliga, mille täpsusest sõltus järgnevalt kavandatavate kindlustuste efektiivsus.

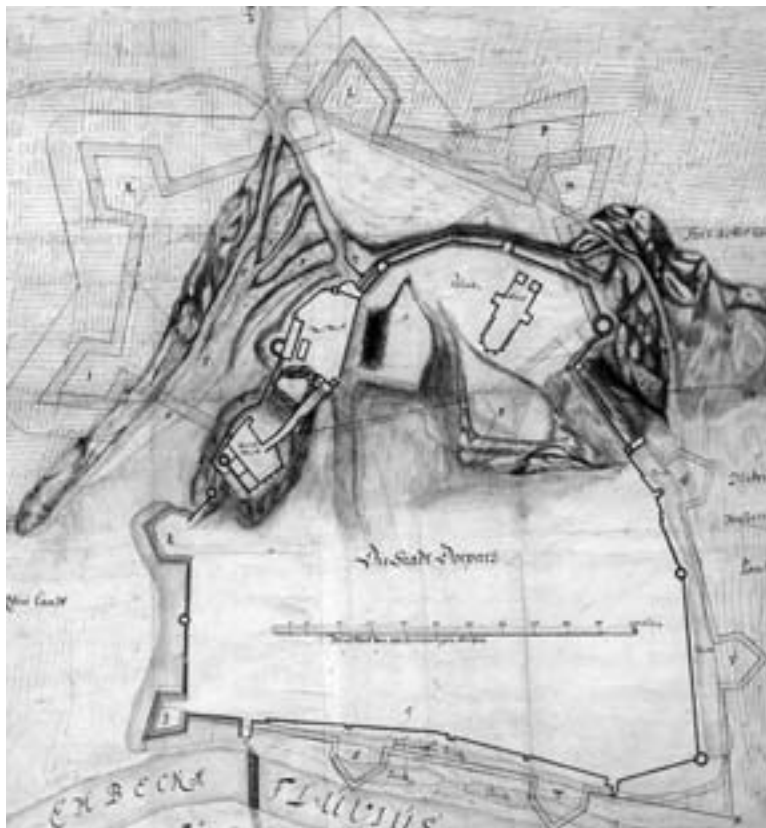
Plaanilt on näha kaht sügavate vagumustega eraldatud kungast. Keskajal püstitati neile piiskopi residents, mis koosnes pea- ja eeslinnusest.⁷ Samuti on sügavad orud tänapäevase Kassitoome ja Jakobi mäe vahelisel alal. Seevastu Toomemäe põhjapoolse osa lääneküljel on üksnes tagasihoidlik vallikraav, mis kulgeb paralleelselt Toome kaitsemüüriaga. Kahtlemata on tegu tehisrajatisega: vooluveed ei saa sellesihilist vagumust kuidagi tekitada.

⁴ Krigsarkivet, Stockholm 046:28:008:003a ja 046:28:008:003b. <http://www.2.ra.se/kra/bilder/046/28/008/003a.jpg>; <http://www.2.ra.se/kra/bilder/046/28/008/003b.jpg>. Vaadatud 11.09.2013.

⁵ Ulla Ehrensvärd. *Topographica Estoniae. Handritade kartor och ritningar över Estland i svenska offentliga samlingar.* – Eesti Teadusliku Seltsi Rootsis aastaraamat, XII. 1991–1999. Stockholm, 2001, lk 218.

⁶ EAA (Ajalooarhiiv) 2623-1-2050, L 13 ja 16. Siinkirjutaja on ekslikult oletanud, et need plaanid pärinevad 1660. aastatest. Kaur Alttoa. *Uusaegsed kindlustused.* – Eesti Arhitektuur, 4. Tartumaa, Jõgevamaa, Valgamaa, Võrumaa, Põlvamaa. Tallinn, 1999, lk 18.

⁷ Neid eraldanud vagumusse ehitati 1760. aastail püssirohukelder.



Joonis 1. Tartu kindlustuste projekt (Johann von Rodenburgh, 1638). – Krigsarkivet, Stockholm, o46:28:008:003b.

See detail sunnib aga korrigeerima pilti omaaegsest situatsioonist. Osutub, et Toomemäe põhjaosa polnudki iseseisev kõrgendik. Siin oli hoopis Emajõe ürgoruga külgneva lavamaa osa, mis ulatus neemikuna orulammile.⁸ Seega polnudki siin mäe, vaid hoopis neemik, mis keskajal eraldati vallikraaviga. Tõeliseks mäeks või künkaks muudeti Toome põhjaosa alles 17. sajandi viimasel kolmandikul, mil

⁸ Siiras tänu Erki Tammiksaarele abi eest situatsiooni kirjeldamisel.

Rootsi fortifikaatorid ehitasid siia bastionid ja kaevasid sügava vallikraavi. Sajand hiljem ühendasid Vene ametivennad kolm kõrgendikku üheks tervikuks. Praegune Toomemägi oli sündinud.

Muinasaja lõpu liiklusteedest

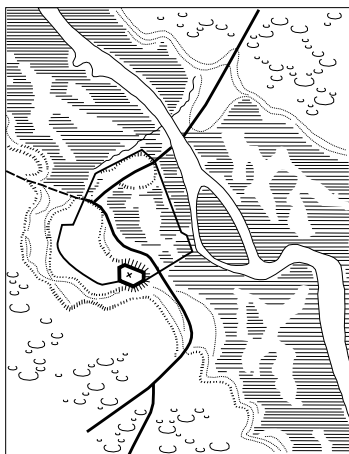
Tõdemus, et suuremat osa Toomemäest enne 17. sajandit polnudki, sunnib üle vaatama nii mõnedki keskaegse Tartu kujunemist puudutavad seisukohad ja oletused.

Tartu linna kujunemise eeltingimusena on ikka osutatud kahele faktorile. Esiteks oli tänapäevase Toomemäe kaguosas soodne koht linnusele. Samuti oli tegemist olulise liiklusteede ristmikuga: siin ületas Emajõe Ugandist põhja poole suunduv maismaatee, mille traditsioon ulatub ilmselt muinasaega. Nendele asjaoludele osutas esimesena Edgar Kant.⁹ Tema juhtis tähelepanu ka seljandikule Emajõe laial soisel lammil tänapäevase Laia tänava joonel ning oletas, et just siin kulges algne jõeületuskoht. Nimetatud seisukohta arendas edasi Harri Moora.¹⁰ Tema järgi suundus Lõuna-Eestist tulev liiklusmagistraal piki tänapäevast Riia tänavat alla Emajõe orulammile ning kulges järgnevalt keskaegsete Drens/Andrease (praegune Ülikooli) ja Jakobi tänavate suundadel Laia tänavani. Seal pöördus tee 90 kraadi ning ületas Laia-Vene tänavate joonel Emajõe (joonis 2: 1). Järgneva poolsajandi jooksul leidis selline skeem kõhk- luseta aktsepteerimist kõigi uurijate poolt. Alles 1987. aastal vaid- lustas oletuse Ago Vallas. Ta toonitas, et traditsiooniliselt kujunesid ülekäigud sinna, kus jões on saar. Sellest tulenevalt oletas ta algse

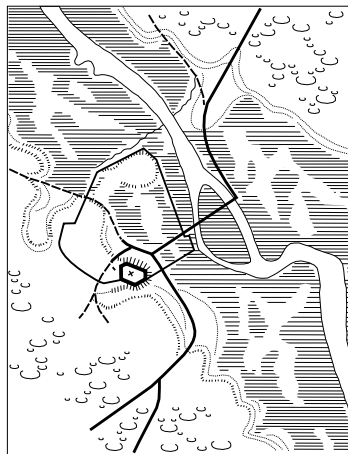
⁹ Edgar Kant. Tartu. Linn kui ümbrus ja organism. – Tartu. (Koguteos). Tartu, 1927, lk 358–359, 431.

¹⁰ Harri Moora. À propos de la fondation de Tartu. – Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat 1933. Tartu, 1935, lk 191–193; Harri Moora. Tartu asutamise ümber. – Tartu II. Linnavalitsuse tegevuse ülevaade ja statistikat 1931–1933. Jooni Tartu ajaloo. Tartu, 1935, lk 194–195.

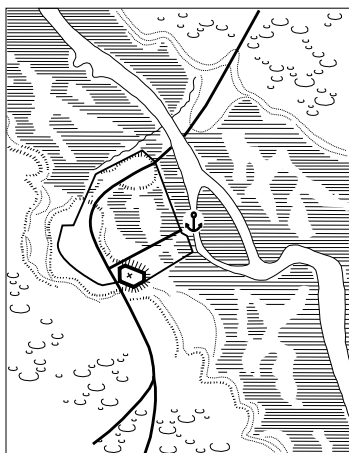
Kui Tartus polnud veel Toomemäge



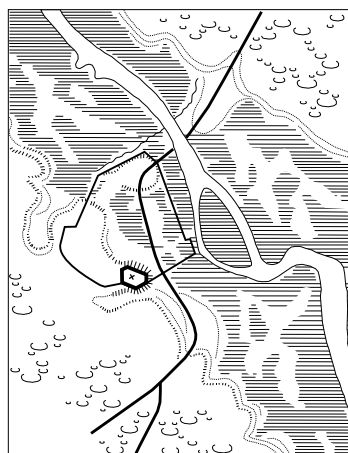
1



2



3



4

0 500 m

Joonis 2. Tartut läbiva maismaatee kulg muinasajal. Harri Moora (1), Ago Vallase (2), Kaur Alltoa (3) ja Ain Mäesalu (4) hüpoteesid. – A. Tvauri. Muinas-Tartu. Uurimus Tartu muinaslinnuse ja asula asustusloost. Tartu-Tallinn, 2001, lk 209.

ühendusteena hoopis keskaegse turuplatsi (tänapäevane Raekoja plats) ja Holmi¹¹ joont (joonis 2: 2).¹²

Erinevalt senistest uurijatest on siinkirjutaja pakkunud välja hüpoteesi, et Tartu varajasi asustusstruktuure määratlenud Lõuna- ja Kesk-Eestit ühendanud muinasaegne maismaatee ei läbinud enne Laiale tänavale jõudmist all-linna ala, vaid kulges hoopis üle Toomemäe (joonis 2: 3).¹³ See kontseptsioon erilist poolehoidu ei leidnud. Eelkõige on osutatud reljeefile, nii näiteks on A. Vallas toonitanud: „Siinjuures tuli aga alt orust tulles arvestada järsema tõusuga Toomemäele, vaevalt said seda kasutada raskemad koormad.“¹⁴ Ka Andres Tvauri on esitanud vastuargumendi – nimelt ei ulatuvat muinasaegne kultuurkiht Laial tänaval Jaani tänava joonest Toome poole.¹⁵ See väide oli toona küll ennatlik – selleks ajaks polnud Laial tänaval Toomemäe jalami ja Magasini tänava vahelises lõigus kordagi fikseeritud arheoloogilisi kihistusi.¹⁶ Tegelikult on arheoloogiline andmestik Laia tänava kohta senini vägagi napp.¹⁷

¹¹ Tegelikult pole selge, kas Holm oli looduslikku päritolu või tekkis alles uue vesikraavi kaevamisel vahetult enne 1547. aastat (Uno Hermann. Mineviku Tartu kivitammid. – Eesti Loodus, 1979, nr 2, lk 103–104). Küll on see uus kraav 1547. aasta raeprotokollis lokaliseeritud määratlusega *hinter dem Holm* (Väljavõtteid Tartu rae XVI saj. protokollidest. Koostanud K. Kaplinski. Tallinn, 1980, lk 3. Käsikiri Muinsuskaitseameti arhiivis.) Holm tähendab saart. Siit järeldub, et selline toponüüm ning seega ilmselt ka Holmi saar oli juba enne kraavikaevamist olemas.

¹² Ago Vallas. Tartu kindlused. – Tulimuld, 1987, nr 1, lk 12–13. Artikli mõneti redigeeritud taastrükk (liiklusteede osa on sealt välja jäetud): Ago Vallas. Aolinnad, linnad ja kindlused. Tallinn, 2007, lk 28–45. Teema süvendatum käsitlus: samas, lk 22–27.

¹³ Kaur Alttoa. Tartu keskaegsetest kaitsemüüridest ja peamisest muinasteest. – Tartu arheoloogiast ja varasemast ehitusloost. (Tartu Ülikooli Arheoloogia Kabineti Toimetised, 8). Tartu, 1995, lk 146–148.

¹⁴ A. Vallas. Liiklusteed muistses Tartus, lk 24.

¹⁵ Andres Tvauri. Muinas-Tartu. Uurimus Tartu muinaslinnuse ja asula asustusloost. Muinasaja teadus, 10. Tartu-Tallinn, 2001, lk 210.

¹⁶ Samas, lk 70 ill 27. Vt ka Tartu arheoloogiliste kaevandite plaan 1994. aasta lõpu seisuga: Romeo Metsallik. Tartu arheoloogilisest uurimisest. – Tartu arheoloogiast ja varasemast ehitusloost. (Tartu Ülikooli Arheoloogia Kabineti Toimetised, 8). Tartu, 1995, lk 16.

¹⁷ Seoses vee- ja kanalisatsioonitrasside paigaldamisega 2005. aastal toimusid uuringud piki kogu Laia tänavat (Rünno Vissak, Eero Heinloo. Archaeological investigations at Lai Street in Tartu. – Arheoloogilised välitööd Eestis 2005.

Kõige uuema Tartu varasemat asustusstruktuuri ja teedevõrku käsitleva kontseptsiooni on esitanud Ain Mäesalu ja Rünno Vissak.¹⁸ Nende väitel saabus linna läbiv tee umbes Riia või Vanemuise tänava kohalt, kulges diagonaalselt vanalinna alal kuni tänapäevase Laia tänavani botaanikaaija kandis ja suundus siis jõe poole (joonis 2: 4). Toonane asula paiknes kahel pool seda peamist liiklemisteed. Millalgi – arvatavasti pärast linna mahapõletamist 1262 – on toimunud suur linnaterritooriumi ja kruntide ümberplaneerimine.¹⁹ Nüüdseks on sellest omaaegsest liikumisteest säilinud üksnes Magasini tänav. Esitatud arenguskeemis on mitmeid küsitavusi, kuid nende käsitlemine ei mahu käesoleva artikli raamidesse. Hetkel on tähelepanu keskmes üksnes Toomemäega seonduv.

Siinkirjutajat ajendas Tartu ajaloolise teestikuga tegelema üks kummaline ürik. Nimelt kinnitas piiskop Bartholomäus Savijerwe 1455. aastal Tartu linna privileegid. Neist selgub, et üks Toomevärava võti kuulus linnale, kelle kohustuste seas oli ka värava avamine ja sulgemine.²⁰ Esmapilgul on asi täielikult arusaamatu. Mis asja oli Tartu pürjelitel piiskopliku Toome-linna väravatega olukorras, kus all-linna väravatest suundusid liiklusteed igasse ilmakaarde? Mingi seletus peab siin olema. Nii pakkusin välja oletuse, et tegemist võis olla traditsiooniga, mis ulatub tagasi aega, mil Toomeväravat või selle asukohta läbis tee, mis oli ainuvõimalik ka all-linna jaoks. Jutt saab olla ajajärgust, mil Tartu ei olnud veel jaotatud kahe võimkonna vahel. Kui eeldada, et piiskopi ja all-linna maade jaotamise

Tallinn, 2006, lk 111–118). Mingeid muinasaegseid ladestusi seal ei leitud – sealhulgas ka Magasini tn ja Vabaduse pst vahelises lõigus, kus enamiku uurijate arvates kulges vallutuseelne liiklustee. Seni ainus märk oletatavast muinasaegsest kultuurikihist on fikseeritud Laia ja Magasini nurgal: Metsallik. Tartu arheoloogilisest uurimisest, lk 28.

¹⁸ Ain Mäesalu. Archäologische Erkenntnisse zum Handel in Tartu (Dorpat) vom 12. bis zum 17. Jahrhundert. – Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum, II: Der Handel. Lübeck, 1999, lk 429–431; Ain Mäesalu, Rünno Vissak. On the older topography of Tartu. – The Medieval Town in the Baltic: Hanseatic History and Archaeology, II. Tartu, 2002, lk 145–163.

¹⁹ A. Mäesalu, R. Vissak. On the older topography of Tartu, lk 155, 163.

²⁰ Liv-, Est- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten. Bd. XI. Hrsg. v. Philipp Schwartz. Riga, Moskau, 1905, nr 409.

ajal puudus hilisema Riia värava joonelt Riia mäe kaudu Ugandisse kulgev tee ning liiklemine toimus üksnes üle Toomemäe, siis oleks täiesti mõistetav, et piiskop oli sunnitud lubama ka all-linlasi läbi oma territooriumi. Tänapäeval nimetame seda servituudiks. Sellisel juhul oleks võimalik, et privileeg säilis linlastele traditsioonina ka siis, kui sisulist vajadust selleks enam ei olnud. Arusaadavalt oli tegemist hüpoteesiga. Ent selle kummutamiseks oleks vaja teist ja usutavamalt Bartholomäus Savijerwe privileegi interpretatsiooni. Küll pole järgnevad uurijad seda üritanudki – kogu ürikust tulenev problemaatika on lihtsalt vaikides kõrvale jäetud.

Vaadeldava teema kohta pakuvad uut olulist teavet eespool nime-
tatud 1638. aasta plaanid. Seni on eeldatud, et tee Ugandist Tartusse
kulges umbkaudu Riia (või siis Vanemuise) tänava joonel. Nimetatud
plaanidel on aga selgelt kujutatud ka Riia tee koos annotatsiooniga
Weg nach Riga.²¹ See algas Toomevärava juurest ja suundus otse
edelasse. Tänapäeva koordinaate kasutades võiks marsruudi visan-
dada umbkaudu järgmiselt: ülikooli sotsiaalteaduste maja (endise
naistekliiniku) hoov – Rahvaste monument – Park hotelli paviljon
– ajalooline Pepleri maa. Kuskil viimase kandis on olnud ka ristmik,
kus põhisuunalt hargnesid teed nii lõunasse (Kirumpää–Vastseliina
suund) kui ka põhja (Jakobi mäe alla). Vaadeldava plaani põhjal peaks
olema üheselt selge, kus kulges keskajal tee Tartust Lõuna-Eestisse.
Seda kasutasid nii piiskopiasula kui ka all-linn. Nüüd muutub mõis-
tetavaks ka Toomeväravat puudutav tingimus 1455. aasta linnaprivi-
leegis, millele eespool sai osutatud. Suure tõenäosusega võib oletada,
et kõnesoleva tee traditsioon ulatub tagasi muinasaega. Söandaksin
väita, et just siin on äärmiselt oluline võti Tartu varasemate asus-
tusstruktuuride mõistmiseks. Nii muinas- kui ka keskaegsete teede
asukohad sõltuvad põhiliselt looduslikest oludest. Muldkindlustuste
puhul dikteerib teede asukoha hoopis bastionide, kurtiinivallide ja
raveliinide paiknemine. Seetõttu tõi linna ümbritsemine muldkind-
lustustega sageli kaasa ka ajalooliste maanteede alguslõikude olulise

²¹ Pole uurijate süü, et see märge on jäänud tähelepanuta: Ajalooarhiivis olevatel, originaalist tehtud fotokoopiatel (vt viide 6) on plaani serv koos teele osutava tekstiga ära lõigatud.

nihutamise. Niisiis on bastionaarkindlustuste-aegsed plaanid varasemate liiklusolude selgitamiseks üldjuhul küsitav allikmaterjal.

Lõpetuseks

Muinas- ja keskaegset Tartut analüüsid tuleb lähtuda teadmistest, et Toomemäge kui sellist algselt polnudki. Siin olid üksnes kaks väiksemat küngast ja neemik. Ka peaks olema kindel, et varasem Lõuna-Eestist saabuv maantee jõudis esmalt praeguse Toomemäe alale. Kuhu aga siit edasi suunduti – selle kohta puudub siiaaani selgus. Raekoja platsilt viimase kümnendi jooksul lisandunud arheoloogiline andmestik seab kahtluse alla seni domineerinud teesi, et tegemist oli muinasaega tagasi ulatuva turukohaga. Võimalik, et turg kujundati siia alles keskajal seoses linnamüüri rajamisega.²² See muudab küsitavaks ka A. Vallase teooria muinaste suundumisest üle jõe hilisema turuplatsi ja Holmi saare kaudu. Niisiis tuleb jätkuvalt arvestada Laia tänava joont, millele osutasid E. Kant ja H. Moora. Muidugi lähtus nende väide lammisaartest ikkagi 20. sajandi reljefist. Küll on viimase poolsajandi vältel laekunud arheoloogiline andmestik näidanud, et 13. sajandi Tartu aseme pinnamood võis oluliselt erineda tänapäevasest. Hetkel on võimalik esitada käsitletava teemaringi kohta üksnes oletusi, mis praeguses uurimissituatsioonis peaksid olema kõige usutavamad. Senised uurimistulemused ei kajasta lõplikku tõde, vaid üksnes praegust uurimisseisu.²³ Korralikult fundeeritud seisukohad eeldavad märksa ulatuslikumat arheoloogilist andmestikku ja detailsemat teavet Tartu aseme omaaegsest pinnamoest.

²² Andres Tvauri suuline teade.

²³ Värskeim selleteemaline uurimus: Erki Männiste. Kultuurkihi levik ja vanus Tartus. Bakalaureusetöö. Tartu, 2006. Käsikiri TÜ geoloogia instituudis.

ALS ES IN TARTU/DORPAT NOCH KEINEN DOMBERG GAB

Zusammenfassung

Im heutigen Tartu erscheint der Domberg (estnisch: Toomemägi) wie eine altertümliche, natürliche Oase inmitten einer städtischen Zivilisation. Tatsächlich ist der Domberg in seiner heutigen Form ein Werk russischer Festungsbaumeister. In den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts begann man, Dorpat zu einer großangelegten Festungsstadt auszubauen. Im Verlauf dieser Arbeiten erhielt der Domberg seine gegenwärtige Form, wobei vom natürlichen Relief keine Spuren verblieben. Über die frühere Gestalt des Dombergs ist wenig bekannt. Für die Erforschung des mittelalterlichen Dorpats stellt das kartographische Material des 17. Jahrhunderts eine wichtige Informationsquelle dar. Leider stammt dies hauptsächlich aus dem letzten Drittel des Jahrhunderts, als das Schwedische Reich bereits angefangen hatte, Dorpat zu einer zeitgemäßen Festung auszubauen. Diese Arbeiten veränderten das bisherige Relief des Gebietes um den Dom tiefgreifend.

Die Lage vor der Errichtung von Bastionen der Schwedenzeit spiegeln am Besten zwei von Johann von Rodenburgh angefertigte Entwürfe der Befestigungen wider, die wahrscheinlich aus dem Jahr 1638 stammen. Im vorliegenden Fall interessiert uns aber das in den Plänen wiedergegebene damalige Relief. Hier sind zwei durch tiefe Spalten abgetrennte Hügel sichtbar, wo im Mittelalter jeweils die bischöfliche Haupt- und die Vorburg errichtet worden waren. Dagegen finden wir an der Westseite des Nordteils des Dombergs einzig einen zurückhaltenden Wallgraben parallel zur Verteidigungsmauer. Zweifelsohne handelte es sich nicht um einen natürlichen Graben, sondern um einen von Menschenhand angelegten. Damit war der Norden des Dombergs keine unabhängige Erhebung, sondern Bestandteil eines Plateaus, das als Landzunge bis zur Talsohle führt. Erst im Mittelalter wurde diese Landzunge durch einen Wallgraben abgetrennt. Zum echten Berg oder Hügel

verwandelte man den Nordteil des Dombergs erst im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts, als schwedische Festungsbaumeister hier Bastionen errichteten und einen tieferen Wallgraben aushubten. Ein Jahrhundert später verbanden die russischen Berufsgenossen die drei Erhebungen zu einem Ganzen.

Der Beleg dafür, dass es den größten Teil des Dombergs vor dem 17. Jahrhundert gar nicht gab, zwingt uns, so manche über die Herausbildung des mittelalterlichen Dorpats verbreitete Ansichten und Vermutungen zu kontrollieren. Als Voraussetzungen zur Herausbildung der Stadt Dorpat gelten zwei Faktoren. Erstens befand sich im Südosten des heutigen Dombergs ein günstiger Platz für eine Burg. Weiterhin lag hier ein Verkehrsknotenpunkt: an dieser Stelle überquerte eben jene Landstraße aus Ugandi/Ugainia den nach Osten führenden Embach (estnisch: Emajõgi) in Richtung Norden, deren Ursprung offensichtlich bis in die vorhistorische Zeit zurückgeführt werden kann.

Anders als frühere Forscher (Edgar Kant, Harri Moora und Ago Vallas) hat der Verfasser die Hypothese vertreten, dass die südlich von Dorpat verlaufende, vorhistorische Landstraße nicht vor dem Erreichen der Breiten Straße (estnisch: Lai tänav) durch die Unterstadt führte, sondern stattdessen über den Domberg. Ausgangspunkt dieser Konzeption waren die im Jahre 1455 bestätigten städtischen Privilegien Dorpats, aus denen sich ergibt, dass ein Schlüssel der vom bischöflichen Territorium des Dombergs herausführenden Dompforte der Stadt gehörte, zu deren Pflichten die Öffnung und Schließung dieses Tores zählte. Daraus ergab sich die Vermutung, dass es früher die Dompforte und die ihren Standort passierende Straße war, die als einziger Weg auch für die Unterstadt möglich war. Diese Konzeption hat aber keine besondere Unterstützung gefunden. Vor allem berief man sich auf das Relief, weshalb die Straße eine zu starke Steigung gehabt hätte.

Neue, wichtige Informationen zur Unterstützung dieser Vermutung bieten die Pläne von 1638. Daraus ergibt sich, dass es keine natürlichen Behinderungen für diese Wegführung gegeben hatte, das heißt ein steiler Anstieg hatte zu Beginn des 17. Jahrhunderts

nicht existiert. Ebenso sieht man auf den genannten Plänen, dass die von Dorpat aus nach Süden führende Straße – der Weg nach Riga – an der Dompforte begann und von dort nach Südwesten verlief. Zweifellos handelt es sich um den Weg, der im Mittelalter von der bischöflichen Siedlung und von der Unterstadt benutzt wurde. Damit wird die Bedingung bezüglich der Dompforte in den Stadtprivilegien von 1455 verständlich. Mit großer Wahrscheinlichkeit erstreckte sich die Geschichte dieser Straße bis zurück in die vorhistorische Zeit.