nende hulgas loomulikult ka Tartu piiskopp — Lüübeki linna ja Läänemere kaupmehi selle eest, et need on täitnud palve, Vene turuga mitte enam ühendust pidada, ja seletavad, et nad ei taha kedagi lasta Venemaale ei mere- ega maateed kaudu. Järelikult esineb Liivimaa Venemaaga kauplemises juba olulise tegurina, kuigi see maal valitseva üldise olukorra suhtes on iseloomustav, et teotsevad mitte linnad, vaid maaisandad. Kui siis 1280. a. hakkas teostuma Kaupmeeste-Hansa ümberkujunemine Linnade-Hansaks, ühinesid Liivimaa linnad loomulikult uue liiduga. Esimesena Riia 1282. a. Selle järele leiame Tallinna 1283. a. Tartu üle puuduvad selle aja kohta igasugused teated, siiski on võimalik, et ta ühines veel enne Tallinnat; vähemalt tõestab seda asjaolu, et kolme suuremat Liivimaa linna nimetatakse Hansasse puutuvais dokumentides alati ühes ja samas järjekorras: Riia, Tartu, Tallinna.

Tartu pidi loomulikult ülimal määral huvitatud olema ühinemisest Hansaga. Teiselt poolt aga oli Tartu ise, tänu oma asendile, Saksa kaupmeestele teguriks, keda pidi arvestatama. Kui senini kauplemises Novgorodiga peaaegu eranditult küsimuse alla võis tulla vaid Neeva-Volhovi veetee ja kui veeteed tulijail oli Novgorodi kontoris ilmtingimatu eesõigus maateid tulnute ees, mis ilmestus ka kaubalepinguis, — kuni allaheitmiseni märgivad Vene kroonikad (näit. a. 1201) maateid tulekut erilise sündmusena, ja teiselt poolt teatab Läti Henrik ugalastega 1208. a. Saksa kaupmehilt röövitud varanduste pärast peetud läbirääkimisist, — siis oli maatee nüüd peale allaheitmist Saksa kaupmehele kindlustatud, milleks oli Tartus loodud kindel toetuspunkt, mis ei võinud mõju avaldamata jätta kaubanduslikkude suhete arenemisse. Vene lepingu-eelnõus (1269. a.) nimetatakse juba, arvestades seesuguse olukorra arenemist, veetee kõrval ka maateed Liivimaa rannamailt ja kaupmeestele jäetakse mõlema tee vahel vaba valik, — asjaolu, mis 1260. a. lepingus veel polnud aset leidnud. Lisaks sellele püüdis Tartu piiskopp Friedrich von Haseldorf, õieti hinnates olukorda, elustada liikumist sellel teel tema maa-alast läbi rändavaile kaupmeestele antud eesõiguste kaudu (1274. a.).

Tartu-Pihkva ühendusteesse Emajõe ja Peipsi kaudu mõjusid alalised kapiitli või ordu piiripealsed kokkupõrked Pihkvaga vähemal määral kui teistesse teedesse. Kuigi tee Novgorodi pidi lepingu järele olema kaupmeestele vaba ka sõja-ajal, polnud see tegelikult kunagi teostatav, sest et võitlevate poolte ja nende maa-alade rohkuse pärast olid arusaamatused möödapääsematud. Tartu asend oli soodsam. Kuigi ordu või piiskopp piiril sõdis, võis kaupmees ikkagi pääseda Pihkvasse ilma suuremate raskusteta ja väga suuri hädaohte kartmata. Loomulikult leidsid ka siin ebameeldivad vahejuhtumused aset. Muule lisaks asus Tartu rohkem kõrval politilisist askeldusist ja võis eksitamatumalt anduda oma kaubandushuvidele kui näit. Riia või Tallinna, kelledel tihtipealegi tuli asetada kaubandushuvid oma valitsejate politiliste huvide kõrval tagaplaanile. Pealegi võis Tartu rõõmustada kaugeulatuslikkude vabaduste üle vahekorras oma valitseja-piiskopiga, ja oli vahest sõltumatum kõigist teistest linnadest. Ka sisemaaliste teede suhtes oli Tartu asend erakordselt soodus. Kuigi Tallinna kasutada oli tee Novgorodi Neevat pidi ja Pihkvasse Narva kaudu, olgu siis vee- või maateed mööda, oli ometi kõige sagedamini tarvitatavaks teeks Pihkvasse tee Tartu kaudu, eriti talviti; ka tee Novgorodi oli Tartu kaudu tihtipealegi harilikuks, kui mitte päris reeglipäraseks, eriliselt juhtudel, mil meretee polnud hädaohuta, nagu näit. vitaalivendade ajal. Riia kaubandus ei tarvitsenud loomulikult käia Tartu kaudu, kuigi