ja end elatas, oli kõige kitsama kohaliku ulatusega. Et vähearenenud rahåtulunduse tõttu linn talupojale veel vähe tarvilik oli, jäi elavam ja tihedam kaubanduslik läbikäimine küla ja linna vahel esialgu sobitamata. Osalt selle tõttu, osalt kohaliku tööndu se arenematuse ja halbade ühendusolude tagajärjel ei saanud ka kaugema ulatusega „väliskaubandus" Tartus kuidagi jalgu alla. Kuivõrt väikesed olid 30-dail aastail siin ärilised läbikäigud, selgitab küllalt selgesti järgmine võrdlus, kuigi ka siin tuleb rõhutada, et andmed selle kohta on nähtavasti üsna umbkaudsed. Tartu tähtsamaiks väljaveo-aineiks olid lina ja vili. Esimest saadeti Riiga, Pärnu ja Tallinnasse. Vilja veeti peipsi-äärseile kalameestele. 1836. a. saadeti Tartust välja vilja 60 000 ja linu 70 000 rubla eest. Samal aastal saadeti Viljandist linu välja 2000 kaalu, s. o. tolleaegse hinna järele (120 rubla kaalust) 240 000 rubla eest. Pärnust aga veeti samal aastal välja linu 195 537 puuda 2 597 723 rubla eest. Seegi väike võrdlus on küllalt iseloomustavaks näiteks Tartu „väliskaubanduse" mannetusest.

Tartu kaubanduse laienemise üheks vajalikumaks eelduseks oli liiklemisolude parandamine. Et raudteest aastasaja esimesel poolel unistadagi ei võidud, jäi pealootus ainult veeteede elustamisele. Kuid ka siin nihkus asi esialgu suure visadusega. Küll juba 1837. a. anti riigivalitsuse poolt G. v. Forestier'le ainuõigus kümneks aastaks aurikutega ühenduse pidamiseks Peipsil, Pihkva järvel, Narva ja Emajõel tingimusega, et ta kahe ja poole aasta jooksul oma ettevõtte käima paneks. Vastasel korral pidi antud eesõigus kaotama maksvuse. Forestier aga ei saanud asjaga hakkama, ja ühenduse pidajaks Emajõel jäid endiselt paadid ning lodjad. — 1840. a. lõpul anti samal alal õigus kaupmees F. Wegener'ile seitsmeks aastaks tingimusega, et ta selle aja esimesel neljandikul aurikud käima paneks. Ühtlasi laiendati see ainuõigus ka Võrtsjärve ning sellega ühenduses olevate jõgede kohta.

See kavatsus ei jäänud seekord teostamata. Kaupmees Wegeneri ja Võisiku peeglivabrikandi Amelungi algatusel ja kulul ehitatud aurik sai sõiduvalmis 1842. a. sügisel. Ristitud „Juliane Clementine'ks", 84 jalga pikk, 18 jalga lai, varustatud 34-hobusejõulise masinaga, võis ta 150 inimest peale võtta ja puulida (bukseerida) lotje kuni 6000-puudalise laadungiga. Järgmise aasta kevadel hakkas aurik korralikke reisisid tegema Pihkva, Vasknarva ja Tartu vahel. 1844. aastal ulatus nende reiside arv 75-ni, reisijaid oli 302. 1843. a. suvel tuli juurde veel aurupaat „Karl", 6-hobusejõulise masinaga, samade ülalmainitud ettevõtjate ehitatud. Tema esialgseks pea-ülesandeks pidi olema ühenduse pidamine Tartu ja Võisiku vahel.

Missuguse ulatusega oli aurikute ühenduse elustav mõju Tartu kaubanduse kohta, seda ei saa täielikumate andmete puudumisel täpsalt kindlaks teha. Et see aga tunduvalt positiivne oli, selles pole vähematki kahtlust. Et Emajõge kaudu Tartusse ja sealt välja liikuvate kaupade laadi ja hulka osaliseltki iseloomustada, selleks esitame andmed Tartu kaubandusliku liiklemise kohta Kulgu sadamaga Narva jõel (kahjuks puuduvad siin andmed Pihkva suhtes). 1843. a. veeti ametlikkude andmete järele Kulgu sadamast Tartusse: 10 770 puuda nisujahu, 4721 tonni soola, 1026 tonni heeringaid, 1380 pange äädikat, 1119 puuda rauda, 280 puuda naelu, 4000 puuda kivisütt, 515 p. rasvaküünlaid, 10 puuda kohvi, 5 puuda suhkrut, mitut liiki kalu jne. — Tartust Kulgule veeti samal ajal 658 kuli rukkijahu, 83 setverti püülijahu, 523 setv. rukkeid, 288 setv. otri, 98 setv. herneid, 33 setv. linnaseid, 2055 setv. kaeru, 20 puuda võid, 69 843 pange piiritust, 815 riisi paberit jne. — Nii näeme neist andmeist 1843. a. Kulgu ja Tartu vahel üsna

Tartu, lk. 127