

Zweitveröffentlichung



Scheltjens, Werner

Handelsrouten vom Sund bis Sibirien 1500–1850

Datum der Zweitveröffentlichung: 14.08.2026

Akzeptiertes Manuskript (Postprint), Beitrag in Sammelwerk

Persistenter Identifikator: urn:nbn:de:bvb:473-irb-116808x

Erstveröffentlichung

Scheltjens, Werner (2024): Handelsrouten vom Sund bis Sibirien 1500–1850, in: Mark Häberlein und Markus A. Denzel (Hrsg.), Handbuch globale Handelsräume und Handelsrouten : Von der Antike bis zur Gegenwart, Berlin / Boston: De Gruyter, S. 305–342, doi: 10.1515/9783110428032-009.

Rechtehinweis

Dieses Werk ist durch das Urheberrecht und/oder die Angabe einer Lizenz geschützt. Es steht Ihnen frei, dieses Werk auf jede Art und Weise zu nutzen, die durch die für Sie geltende Gesetzgebung zum Urheberrecht und/oder durch die Lizenz erlaubt ist. Für andere Verwendungszwecke müssen Sie die Erlaubnis der Rechteinhaberinnen und Rechteinhaber einholen.

Für dieses Dokument gilt das deutsche Urheberrecht.

8 Handelsrouten vom Sund bis Sibirien 1500–1850

Dieses Kapitel widmet sich den Handelsräumen und Handelsrouten von der Meerenge zwischen Nord- und Ostsee, dem Sund oder Øresund, bis Sibirien in der Zeit von ca. 1500 bis 1850. Dementsprechend liegt der Fokus weder ausschließlich auf den Land- und Flussrouten vom eurasischen Kernland bis zur Ostseeküste noch einseitig auf den Seerouten von den Ostseehäfen bis nach Westeuropa. Vielmehr werden hier die *long-distance supply chains* zwischen Ost und West, die auch Landrouten durch Ostmitteleuropa einschließen, als komplexe Einheiten verstanden, deren Bewältigung eine hohe logistische Herausforderung darstellte, welche maßgeblich durch die naturräumlichen Gegebenheiten des eurasischen Kernlandes wie auch der Ostsee als Raum für saisonal bedingten Güterverkehr bestimmt wurde.

I. Naturräumliche Grundlagen

Die nachfolgende Darstellung der naturräumlichen Grundlagen des Warenverkehrs zwischen Ost und West beschränkt sich einerseits auf die Beschreibung von Handelsräumen im eurasischen Kernland, welche durch in die Ostsee mündende Flüsse erschlossen werden, und andererseits von angrenzenden Handelsräumen, für die das eurasische Kernland als Transitzone zur Ostsee diente. Zu den Handelsräumen des eurasischen Kernlandes gehören die Einzugsgebiete der Weichsel, Memel, westlichen Dwina und Newa sowie das enorme Einzugsgebiet der Wolga, das im frühen 18. Jahrhundert mithilfe des Kanalsystems von Wischni Wolotschok mit der Newa-Mündung verbunden wurde (s. unten). Bedeutung als Transitzone erhielt das eurasische Kernland durch die Handelsrouten quer durch Sibirien bis nach China sowie durch die Routen über das Kaspische Meer bis nach Persien und Zentralasien. So ergibt sich ein Großraum, der vielleicht am besten mit dem Begriff Nordeurasien bezeichnet werden kann und für den die Ostsee mit ihren Flussmündungen und Häfen bis zur Etablierung des internationalen Handels über das Schwarze Meer im frühen 19. Jahrhundert als wichtigstes ‚Eingangstor‘ funktionierte.

Zu berücksichtigen gilt es, dass sich Nordeurasien als Großraum in der Zeit von ca. 1500 bis 1850 von einer noch weitgehend unbekannten Landmasse hin zu einem vom Russischen Reich dominierten Schauplatz antagonistischer wirtschaftlicher und politischer Interessen entwickelte. Unter dem Einfluss einer sich rasch verändernden Wahrnehmung der Welt, der zunehmenden Bedeutung des Moskauischen Reiches in der europäischen Außenpolitik und der Verbreitung neuen Wissens über Sibirien und Kamtschatka im Zuge ihrer Kolonisation im 16. und 17. Jahrhundert setzten sich Gelehrte, Diplomaten und Händler zunehmend mit der Rolle Russlands als Bindeglied zwischen Europa und Asien auseinander. Die fortschreitende kartographische Erfassung Sibiriens im 16. und 17. Jahrhundert beleuchtet, wie sich das

Verständnis des eurasischen Raums entwickelte.¹ Im Zuge zahlreicher Expeditionen, Gesandtschaften und (Forschungs-)Reisen sowie unter dem Einfluss der ‚inneren Kolonisation‘ im Moskauischen Reich verschob sich die *frontier* des Reiches immer weiter nach Osten und erreichte um die Mitte des 17. Jahrhunderts erstmals die Küste des Pazifik.² Informiert durch gedruckte sowie handschriftliche Reiseberichte,³ vertraute auch Gottfried Wilhelm Leibniz (1646–1716) seine Gedanken über die Rolle des Moskauischen Reiches im internationalen Handel mehrfach dem Papier an.⁴ Neben einer Beschreibung der wichtigsten Ströme und Wege dieses Handels kam in Leibniz’ Überlegungen ein neues Bewusstsein über die strategische Bedeutung Russlands für den europäischen Handel mit Asien zum Ausdruck.⁵ In den folgenden Betrachtungen spielen daher, neben den naturräumlichen Grundlagen, auch

¹ Siehe dazu: *Nicolaes Witsen*, Noord en Oost Tartarye, ofte bondig ontwerp Van eenige dier Landen en Volken, Welke voormaels bekent zijn geweest. Beneffens verscheide tot noch toe onbekende, en meest nooit voorheen beschreue Tartersche en Nabuurige Gewesten, Landstreeken, Steden, Rivieren, en Plaetzen, in de Noorder en Oosterlykse Gedeelte van Asia en Europa [...]. Amsterdam 1705; *Bruno Naarden*, Witsen’s Studies of Inner Eurasia, in: Siegfried Huigen/Jan de Jong/Elmer Kolfin (Hrsg.), *The Dutch Trading Companies as Knowledge Networks*. Leiden/Boston 2010, 211–239; *Leo Bagrow*, *A History of Russian Cartography up to 1800*. Wolfe Island 1975; und *Erika Monahan*, *The Merchants of Siberia. Trade in Early Modern Eurasia*. Ithaca/London 2016, 80–85 sowie die dortigen Literaturangaben.

² *Peter Hoffmann*, Ostsibirien und Nordpazifik in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Die Diskussion um die Ausdehnung Asiens. Frankfurt a.M. 2013, 35–64. Zu den Berichten von Reisenden im Moskauischen Reich und Sibirien, siehe: *Friedrich von Adelung*, Kritisch-literarische Übersicht der Reisenden in Russland bis 1700, deren Berichte bekannt sind. 1. 1473–1599; 2. 1600–1699. St. Petersburg 1846 (ND Amsterdam 1960); *Walter Leitsch*, Westeuropäische Reiseberichte über den Moskauer Staat, in: Antoni Mączak/Hans Jürgen Teuteberg (Hrsg.), *Reiseberichte als Quellen europäischer Kulturgeschichte. Aufgaben und Möglichkeiten der historischen Reiseforschung*. Wolfenbüttel 1982, 153–176.

³ Inspiriert wurde Leibniz insbesondere durch den Reisebericht des schwedischen Gesandten Johann Kilburgers (1674) und die kartographischen Arbeiten Nicolaes Witsens. Kilburgers Reisebericht lag Leibniz handschriftlich vor. Auszüge aus diesem Bericht wurden erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts publiziert. Eine erste vollständige Ausgabe erfolgte in russischer Übersetzung 1915. In der Forschung wurde jedoch vor allem Nyströms kritische Zusammenfassung unter dem Titel ‚Mercatura Ruthenica‘ rezipiert. Siehe *Johann Philipp Kilburger*, Kurzer Unterricht von dem rußischen Handel, wie selbiger mit aus- und eingehender Waaren 1674 durch ganz Rußland getrieben worden, in: *Magazin für die neue Historie und Geographie* 3, 1769, 245–341; *Christoff Schmidt (genannt Fiseldek)*, Kilburger’s Unterricht vom russischen Handel, aus einer wolfenbüttelischen Handschrift berichtet und ergänzt, in: *Zur Geschichte und Litteratur. Aus den Schätzen der herzoglichen Bibliothek zu Wolfenbüttel* 5, 1781, 155–182; *B.G. Kurc*, Sočinenie Kil’burgera o russkoj torgovle v carstvovanie Alekseja Michajloviča. Kiev 1915; *Per Nyström*, Mercatura Ruthenica, in: *Scandia. Tidskrift för historisk Forskning* 10, 1937, 239–296. Zu Leibniz’ Korrespondenz mit Witsen und anderen Gelehrten, siehe *Christine Roll*, *Barbaren? Tabula rasa? Wie Leibniz sein neues Wissen über Russland auf den Begriff brachte. Eine Studie über die Bedeutung der Vernetzung gelehrter Korrespondenzen für die Ermöglichung aufgeklärter Diskurse*, in: *Friedrich Biederbeck/Irene Dingel/Wenchao Li* (Hrsg.), *Umwelt und Weltgestaltung. Leibniz’ politisches Denken in seiner Zeit*. Göttingen 2014, 307–358.

⁴ *Gottfried Wilhelm Leibniz*, *Sämtliche Schriften und Briefe. Reihe IV (Politische Schriften)*, Band 7 (1697–1699). Berlin 2011, 683–716.

⁵ Über Leibniz’ Verhältnis zu Russland im Allgemeinen und zu Peter dem Großen insbesondere siehe *Woldemar Guerrier*, Leibniz in seinen Beziehungen zu Russland und Peter dem Grossen. Eine geschichtliche Darstellung dieses Verhältnisses nebst den darauf bezüglichen Briefen und Denkschriften. St. Petersburg/Leipzig 1873; *Liselotte Richter*, Leibniz und sein Russlandbild. Berlin 1946; *Ernst Benz*, Leibniz und Peter der Grosse. Der Beitrag Leibnizens zur russischen Kultur, Religions- und Wirtschaftspolitik seiner Zeit. Berlin 1947; *Dieter Groh*, Russland und das Selbstverständnis Europas. Ein Beitrag zur europäischen Geistesgeschichte. Neuwied 1961.

die sich verändernden herrschaftlichen Rahmenbedingungen auf dem eurasischen Kontinent eine zentrale Rolle.

Der Begriff Nordeurasien wurde zum ersten Mal von dem finnischen Historiker und späteren Premierminister Aimo Kaarlo Cajander (1879–1943) in seinen Untersuchungen zur Vegetation an der Lena im östlichen Sibirien im Jahre 1903 verwendet.⁶ Getrennt werden die kontinental geprägten Halbwüsten, Steppen, Waldsteppen, Taigas, Waldtundren und Tundra-Landschaften des nördlichen (oder inneren) Eurasien vom wärmeren, maritimen Süden des eurasischen Kontinents (oder ‚äußeren‘ Eurasien) durch die Karpaten, den Kaukasus, den Tian Shan und südsibirische Gebirgszüge (vorrangig Altai- und Jablonowygebirge).⁷ Die Wassermassen des Weißen Meeres, des Schwarzen Meeres, der Ostsee, des Kaspischen Meeres, des Baikalsees, des Japanischen Meeres und des Meeres von Ochotsk fungieren indes als Anziehungspole und Grenzräume, denen eine besondere Bedeutung als Konflikt- und Kontaktzonen Nordeurasien mit den benachbarten Großregionen Skandinavien, Westeuropa, Persien, dem Osmanischen Reich, Indien und China zukam bzw. zukommt. Für den behandelten Zeitraum besonders hervorzuheben ist die traditionelle Rolle der Ostsee als wichtigster Interaktionsraum zwischen Westeuropa, dem Atlantik und Nordeurasien, welche bis auf die Zeit der Wikinger zurückgeht und die Blütezeit der Hanse selbstverständlich miteinschließt.⁸ Dabei waren (und sind) die naturräumlichen Rahmenbedingungen der Ostsee und der kontinentalen Landschaften Nordeurasien für den internationalen Warenaustausch nur begrenzt förderlich.

Die Ostsee entstand erst nach der letzten Eiszeit vor 12.000 Jahren und ist somit ein sehr junges Meer.⁹ Zudem ist sie eines der größten Brackwassergebiete der Welt: Während der Salzgehalt des Wassers an den Meerengen zwischen Nord- und Ostsee (Øresund, Großer Belt und Kleiner Belt) um die 35% beträgt, verringert sich dieser im äußersten Norden (im Bottnischen Meerbusen) und Osten (im Finnischen Meerbusen) auf lediglich 2%, was auf die Zusammensetzung der Fischbestände massive Auswirkungen hat.¹⁰ Ferner ist die Ostsee durch eine geringe Tiefe von durchschnittlich 52 Metern und die geringen, für die Schifffahrt

⁶ *Aimo Kaarlo Cajander*, Beiträge zur Kenntnis der Vegetation der Alluvionen des nördlichen Eurasiens. Helsingfors 1903. Auch der Historiker Carsten Goehrke hat den Begriff Nordeurasien in seinen Ausführungen über das mittelalterliche Städtewesen benutzt. Siehe *Carsten Goehrke*, Die Anfänge des mittelalterlichen Städtewesens in eurasischer Perspektive, in: *Saeculum* 31/2, 1980, 194–220; 31/3, 1980, 221–239.

⁷ *David Christian*, Inner Eurasia as a Unit of World History, in: *Journal of World History* 5, 1994, 2, 173–211.

⁸ *Michael North*, Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen. München 2011, 18–102.

⁹ *Rolf Köster*, Entstehung der Ostsee, in: Gerhard Rheinheimer (Hrsg.), *Meereskunde der Ostsee*. Berlin/Heidelberg 1996, 12–17.

¹⁰ *Walter Nellen/Ralf Thiel*, Fische, in: Rheinheimer (Hrsg.), *Meereskunde* (wie Anm. 9), 190–196.

bedeutungslosen eintägigen Gezeiten von weniger als 15 Zentimetern gekennzeichnet.¹¹

Geprägt wird sie vielmehr durch bestimmte Klima- und Witterungsbedingungen: Im Norden sind die kontinentalen Einflüsse deutlich stärker als im etwas milderen Süden. Während es im mittleren und nördlichen Teil der Ostsee im Winter (fast) immer zu monatelanger Eisbildung kommt (von November bis April/Mai), bleibt dies entlang der Südküste ein kurzfristigeres Phänomen (von Januar bis März).¹²

Mehrere für den großräumigen Warenhandel bedeutsame Flüsse entspringen in der Osteuropäischen Tiefebene, einem ausgedehnten Flachland, das sich von der Ostseeküste bis zum Uralgebirge im Osten, zum Weißen Meer (Barentssee) im Norden und zur Kaspischen Senke im Süden erstreckt. Lässt man die boddensee-artige Mündung der Oder im Frischen Haff an der Südküste mit den ab der Mitte des 18. Jahrhundert schnell wachsenden Häfen von Stettin und Swinemünde außer Betracht, sind es vor allem die Deltas der Weichsel, Memel und Newa sowie die Mündung der Düna, welche für die Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen dem nordeurasischen Kernland und Westeuropa von alters her bedeutend waren.¹³

In der Osteuropäischen Tiefebene entspringen allerdings nicht nur Flüsse, die in die Ostsee münden. Dnister, Bug, Dnepr und Don fließen südwärts und münden in das Schwarze bzw. das Asowsche Meer. Dies ist insofern wichtig, als dadurch die Möglichkeit der Lenkung von Warenströmen aus der Osteuropäischen Tiefebene (d.h. aus Zentralrussland) in westlicher Richtung zur Ostsee und/oder in südlicher Richtung zum Schwarzen Meer gegeben war. Nur ließen sich Warenexporte über das Schwarze Meer wegen der Vormachtstellung des Osmanischen Reiches und der Schließung des Meeres für den nicht-osmanischen Handel vom 16. Jahrhundert bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nur schwer gestalten.¹⁴ Erst im Zuge der südlichen Expansion des Russischen Reiches ab den späten 1760er Jahren, der bahnbrechenden Verträge von Küçük-Kajnarca (1774) und Jassy (1792) sowie der russischen Städtegründungen an den Mündungen vom Bug (Cherson), Don (Taganrog, Rostow) und Dnister (Odessa) gewann das Schwarze Meer an Bedeutung für internationale Warenströme

¹¹ Hans Ulrich Lass/Lorenz Magaard, Wasserstandsschwankungen und Seegang, in: Rheinheimer (Hrsg.), Meereskunde (wie Anm. 9), 68–74, hier 69.

¹² Klaus Strübing, Eisverhältnisse, in: Rheinheimer (Hrsg.), Meereskunde (wie Anm. 9), 81–86, hier 82.

¹³ Da dieses Kapitel die Handelsrouten und Handelsräume zwischen Sund und Sibirien fokussiert, bleiben die schwedischen Häfen im Folgenden außer Betracht.

¹⁴ Constantin Ardeleanu, The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853), in: Euxeinos 14, 2014, 30–52; Dariusz Kołodziejczyk, Inner Lake or Frontier? The Ottoman Black Sea in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, in: Faruk Bilibi/Ionel Căndeia/Anca Popescu (Hrsg.), Enjeux politiques, économiques et militaires en mer noire (XIVe–XXIe siècles). Études à la mémoire de Mihail Guboglu. Braïla 2007, 125–140; Vladimir Uljanickij, Dardanelly, Bosfor, i Černoe More v XVIII veke. Moskau 1883.

aus Zentralrussland und dem nordeurasischen Kernland.¹⁵ Damit stand das Schwarze Meer mit seinen meist eisfreien Häfen im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmend mit der Ostsee in Konkurrenz.

Von überragender Bedeutung für die Erschließung von Handelsrouten nach Sibirien war die Wolga, ein Fluss mit einer Länge von 3.530 km von ihrer Quelle in den Waldaihöhen im Nordwesten Russlands bis zu ihrer Mündung im Kaspischen Meer. Die Wolga verfügt über ein Einzugsgebiet von 1.360.000 km² und stellt so nicht nur die natürliche Hauptader für einen Großteil der Osteuropäischen Tiefebene dar, sondern verband Zentralrussland über das Kaspische Meer auch mit Persien und über die Kama und ihre Nebenflüsse (vor allem die Tschussowaja) mit dem Westsibirischen Tiefland. Die beiden letztgenannten Flüsse boten die Möglichkeit, nördlich des Uralgebirges an das Westsibirische Tiefland mit seinen großen Flüssen Ob und Jenissej und deren Nebenflüsse Tobol und Irtysh sowie Angara und Tunguska anzuknüpfen. Weitere Flachlandregionen hinter dem Sibirischen Mittelgebirge wurden von der Lena erschlossen. Obwohl Ob, Jenissej sowie Lena und deren Nebenflüsse keineswegs leicht nutzbare Flüsse waren (und sind), boten sie – nicht zuletzt wegen des Eisgangs im langen sibirischen Winter – gute Möglichkeiten zur Erschließung Sibiriens ab der zweiten Hälfte des 16. und für die Entwicklung von Handelsbeziehungen mit China ab dem 17. Jahrhundert. Die allmähliche Entwicklung des Russischen (oder: Russländischen) Reiches zur vorherrschenden Macht im nördlichen Eurasien begünstigte die Nutzung der Wolga als Schlagader des Warenverkehrs in der Osteuropäischen Tiefebene und des Transits persischer Waren nach Westeuropa sowie die Entwicklung eines Netzwerks von Handelsniederlassungen für die Vermarktung chinesischer und sibirischer Waren entlang der sibirischen Flüsse.

II. Infrastruktur und Technologie

Die komplexen *long-distance supply chains* zwischen dem Nordeurasischen Kernland, seinen benachbarten Räumen und Westeuropa waren durch eine eindeutige Orientierung auf die westlichen Grenzmeere Nordeurasien – das Weiße Meer, das Schwarze Meer, und die Ostsee – gekennzeichnet. Die Veränderungen der herrschaftlichen Rahmenbedingungen für die Handelsrouten zwischen Sund und Sibirien berücksichtigend (s.u.) kann der hier behandelte Zeitraum in drei Perioden unterteilt werden.

Die erste Periode umfasst die Zeit bis ca. 1550 und wird von der Einverleibung der Republik Nowgorod (1478) und der Ausdehnung des Moskaischen Reiches in östlicher und

¹⁵ Charles King, *The Black Sea. A History*. Oxford 2004, 138–181.

südöstlicher Richtung geprägt. Die zweite Periode umfasst die Zeit ab der Mitte des 16. Jahrhunderts bis ca. 1700. Die ‚Schließung‘ des Schwarzen Meeres für den internationalen Handel zog einen umfassenden Strukturwandel nach sich, der maßgeblich die Entwicklung der kommerziellen Infrastruktur Nordeurasiens im 17. und 18. Jahrhundert beeinflusste und mit Städtegründungen, der Einrichtung von Wochen- und Jahrmärkten sowie der Etablierung von transregionalen Handelsbeziehungen nach Persien und China einherging. Die dritte Periode beginnt mit der Gründung von St. Petersburg (1703) sowie der von Peter dem Großen (1672–1725, reg. ab 1682) initiierten Europäisierung Russlands und schließt wirtschaftliche Maßnahmen wie die Entwicklung der metallurgischen Industrie im Uralgebirge sowie territorialpolitische Veränderungen wie die Teilungen Polens und die südliche Expansion des Russischen Reiches im späten 18. Jahrhundert ein. Diese dritte Periode berücksichtigt auch die Auswirkungen der zunehmenden Stagnation und der größtenteils ausbleibenden Industrialisierung und Modernisierung Russlands in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Kennzeichnend für den letztgenannten Punkt ist die recht späte Entwicklung der Eisenbahn und der Telegrafie in Russland, die hier aus diesem Grund keine weitere Beachtung finden.¹⁶ Während der ersten Periode von etwa 1400 bis 1550 spielten Jahrmärkte in Polen-Litauen eine wichtige Rolle für die Abwicklung von Handelsgeschäften zwischen Zentral- und Osteuropa einerseits und Westeuropa andererseits.¹⁷ Tatsächlich hing der Aufschwung des polnischen Jahrmärktenetzes eng mit der territorialen Expansion des Großfürstentums Moskau zusammen, das im Laufe des 15. Jahrhunderts zur Entwicklung Moskaus als Drehscheibe des Handels mit der Krim, Kleinasien und Konstantinopel, mit Städten an der mittleren und oberen Wolga sowie mit Städten an der polnisch-litauischen Grenze im Westen des Großherzogtums Moskau (Smolensk und Mogiljow) führte.¹⁸ Die Handelsrouten, die sich so etablierten, umfassten sowohl Landwege als auch längere Flussstrecken und waren räumlich auf die Gebiete südlich und westlich von Moskau begrenzt. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, nach der Eroberung der Khanate Kazan und Astrachan, erhielt die Wolga ihre Bedeutung für die Erschließung der Gebiete östlich und südöstlich von Moskau.¹⁹

¹⁶ Für eine kulturhistorische Untersuchung der langfristigen Entwicklung der russischen Post und Eisenbahn siehe *Roland Cvetkovski*, *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich*. Frankfurt a.M./New York 2006.

¹⁷ *Henryk Samsonowicz*, *Les villes d'Europe centrale à la fin du Moyen Âge*, in: *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations* 43/1, 1988, 173–184; *Jerzy Topolski*, *Faktoren der Entstehung eines internationalen Jahrmärktenetzes in Polen im 16. und 17. Jh.*, in: *Studia Historiae Economicae* 5, 1970, 101–116, hier 102.

¹⁸ *Wolfgang Knackstedt*, *Moskau. Studien zur Geschichte einer mittelalterlichen Stadt*. Wiesbaden 1975, 19–75, 106–118; *Istorija Moskvy v šesti tomach. Tom pervyj: Period feodalizma XII–XVII vv.* Moskau 1952, 154–173.

¹⁹ Siehe auch *Knackstedt*, *Studien* (wie Anm. 18), 107.

Die Etablierung von Handelsrouten in südlicher Richtung wurde am Ende des 15. Jahrhunderts durch das gemeinsame Vorgehen Iwans III. (1440–1505, reg. ab 1462) und des Krimkhans Meñli I. Giray (1445–1515, reg. 1466, 1469–1475 und ab 1478) gegen die Goldenen Horden und das Großherzogtum Litauen gefördert.²⁰ Die wichtigsten Verbindungen von Moskau in südliche Richtung liefen (1.) über Kolomna und Rjasan zum Don und zum Asowschen Meer; (2.) über den Landweg durch die Steppe zum Asowschen Meer; (3.) über Serpuchow und Tula nach Kursk und von dort weiter auf dem Siwerskyj Donez (einem Nebenfluss des Don) zum Asowschen Meer; und schließlich (4.) über Nowhorod-Siwerskyj an der Desna zum Dnepr nach Kiew.²¹ Aus den Verbindungen Moskaus mit Städten entlang der mittleren und oberen Wolga sind insbesondere die *Twerskaja doroga*, die Route nach Twer und Nowgorod, sowie die *Jaroslawskaja doroga*, die Route nach Jaroslawl, Wologda, Ustjug (und von dort weiter über die Suchona und die Nördliche Dwina zum Weißen Meer) hervorzuheben. Nicht weniger wichtig waren jedoch der Landweg über Wladimir nach Nischni Nowgorod und Kazan sowie der Wasserweg von Nischni Nowgorod nach Moskau über die Oka, die Stadt Kolomna und den Moskwa-Fluss.²² Diese Routen entwickelten sich allmählich zu einem Netzwerk, das zwar das gesamte Moskauische Reich umfasste, aber schwer zugänglich und vergleichsweise ‚löchrig‘ blieb.²³

Treibende Kräfte der territorialen Expansion des Moskauischen Reiches im 16. und 17. Jahrhundert waren der Pelzhandel, welcher durch eine stetig steigende Nachfrage aus dem Westen (und China) stimuliert wurde, und der Handel mit Luxuswaren aus Zentralasien (s.u. V.). Ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts dehnte sich der Aktionsraum der im Norden und Osten aktiven Pelzhändler so weit aus, dass sich ein hierarchisches Netzwerk von Winterlagern, Sammelpunkten und Tributstellen herausbildete.²⁴ Solwytshegodsk etablierte sich als inoffizieller Markt auf der Route nördlich des Ural-Gebirges. Parallel zu dieser Entwicklung wurde die Verwaltung Sibiriens immer stärker institutionalisiert; 1654 wurde Tobolsk die offizielle Zollstation und der Hauptmarkt Sibiriens.²⁵ Nach der Eroberung von Kazan und Astrachan konnten zudem direkte Handelsverbindungen mit den zentralasiatischen Khanaten Buchara und Chiwa, aber auch mit Persien und Armenien etabliert werden.

²⁰ Ebd., 106.

²¹ Ebd., 107.

²² *Istorija Moskvy. Tom pervyj* (wie Anm. 18), 154–167.

²³ Zur Qualität des Wegennetzes im 18. Jahrhundert siehe *Tracy Nichols Busch, Connecting an Empire: Eighteenth-Century Russian Roads, from Peter to Catherine*, in: *Journal of Transport History* 29/2, 2008, 240–258.

²⁴ *Jörg Stadelbauer, Die Erschließung Sibiriens. Räumliche Gefügemuster eines historischen Prozesses*, in: Gert Leptin (Hrsg.), *Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem*. Berlin 1986, 11–33, hier 14–19.

²⁵ *Stadelbauer, Erschließung* (wie Anm. 24), 18.

Während sich im östlichen Teil Nordeurasiens hinter dem Uralgebirge Handelsrouten nach Sibirien und China herausbildeten, intensivierte sich in der zweiten Hälfte des 17.

Jahrhunderts auch der Handel mit persischen Waren auf der sogenannten Kaspi-Wolga- (Ostsee-)Route. Letztere wurde zu einer Alternative für die ‚maritime‘ Route über den Persischen Golf und die Landroute nach Aleppo und Smyrna. Im Ergebnis verstärkten die Ausdehnung der Handelsrouten nach Sibirien und die Intensivierung des Transithandels mit persischen und chinesischen Waren die Position der Hauptstadt Moskau als erstes und einziges Zentrum des Manufakturwesens im Russischen Reich.²⁶

Die größte Herausforderung für die Erschließung Sibiriens bestand darin, dass das Uralgebirge mittels einer Kombination von Land- und Wasserwegen entweder umgangen oder überquert werden musste. Infolge der naturräumlichen Bedingungen bildeten sich ab dem 16. Jahrhundert vier Hauptrouten für den Warenverkehr zwischen der Osteuropäischen Tiefebene und dem Westsibirischen Tiefland heraus: eine nördliche, zwei zentrale und eine südliche. Die nördliche Route war die älteste.²⁷ Sie wird in der Historiographie Petschora-Route oder – buchstäblich – ‚Route über den Stein‘ (*Tschrezkamennyj put'*) genannt,²⁸ weil sie mithilfe einer komplexen Kombination von kleineren Flüssen und Passagen über Land die Wasserscheide zwischen Petschora und Ob nördlich des Uralgebirges überquerte und so den Transport von Waren von und nach Sibirien ermöglichte.²⁹ Die Petschora-Route fing in Welikij Ustjug, am Zusammenfluss der Suchona und der Jug in die Nördliche Dwina, etwa auf halber Strecke zwischen Moskau und Archangelsk an. Von Moskau aus führte sie nach Welikij Ustjug über das Dreifaltigkeitskloster von Sergijew Possad, Perejaslawl, Rostow, Jaroslawl und Wologda. Welikij Ustjug hatte eine zentrale Stellung als Handelsstadt zwischen den Märkten an der mittleren Wolga und dem Flusssystem nach Archangelsk inne.³⁰ Von dort führte der Weg zunächst in nördlicher Richtung auf der Nördlichen Dwina nach Solwytschegodsk und von dort aus auf der Wytschegda weiter nordwärts bis nach Ust-Wym. Ab dieser Stelle führte die Route weiter über den Wym und seine Nebenflüsse Tetera (auch

²⁶ Istorija Moskvy v šesti tomach. Tom vtoroj: Period feodalizma XVIII v. Moskau 1953, 7–40; 279–283.

²⁷ S.V. Bachrušin, Puti v Sibir' v XVI–XVII vv., in: S.V. Bachrušin. Naučnye trudy, III: Izbrannye raboty po istorii Sibiri XVI–XVII vv. Čast' pervaja: Voprosy russkoj kolonizacii Sibiri v XVI–XVII vv. Moskau 1955, 72–136, hier 73–76; O.N. Vil'kov, Torgovye puti i dinamika torgovo-promyšlennogo dviženija v Sibiri XVII v., in: Osvnoenie Sibiri v epochu feodalizma (XVII–XIX vv.). Novosibirsk 1968, 59–81, hier 59. Die detaillierten Arbeiten von Bachrušin und Vil'kov bilden die Grundlage für die folgende Darstellung der Handelsrouten nach und quer durch Sibirien.

²⁸ Das Uralgebirge wurde traditionell als ‚Stein‘ bezeichnet. Dazu auch: Frank Joyeux, Der Transitweg von Moskau nach Daurien. Sibirische Transport- und Verkehrsprobleme im 17. Jahrhundert. Köln 1981.

²⁹ Neben der hier genannten Petschora-Route existierten noch weitere Routen zur Überquerung des Ural-Gebirges im hohen Norden. Siehe dazu Bachrušin, Puti (wie Anm. 27), 73f.

³⁰ Bachrušin, Puti (wie Anm. 27), 77; Istorija Moskvy. Tom vtoroj (wie Anm. 26), 437f.

Schom-Wukwa genannt) und Gownjucha zu einer Landbrücke (*Wymski Wolok*), die überquert wurde, um an die Uchta und von dort aus an die Ischma zu gelangen. Auf der Ischma ging es schließlich flussaufwärts bis zur Mündung in die Petschora. Hier vereinigte sich die kontinentale Route zur Petschora mit der für die regionale wirtschaftliche Entwicklung sehr wichtigen Mesen-Route, die von der Küste des nördlichen Eismeers (*Pomorje*) über die Mündungen der Flüsse Mesen oder Pinega stromaufwärts zu einer Landbrücke (*Pezski wolok*) zwischen einigen Nebenflüssen von Mesen und Petschora führte. Über die Petschora, die Ussa (*Usa*) und weitere Landbrücken ging es weiter auf dem Sob, welcher schließlich in den Ob mündete. Der Ob wurde entweder stromaufwärts in Richtung Tobolsk oder stromabwärts nach Mangaseja befahren. Ein Nachteil der Petschora-Route war jedoch, dass sie allein im Sommer benutzt werden konnte.³¹ Bemerkenswert ist, dass diese Route vorrangig für den Warenverkehr von Sibirien in westlicher Richtung genutzt wurde und weniger für den hier beschriebenen Handel in östliche Richtung geeignet war.³² Diese Umstände und die mehrfachen, kaum begründeten Verbote Peters des Großen, die Petschora-Route weiter zu nutzen,³³ trugen zum allmählichen Verfall dieser ältesten Route nach Sibirien bei. Anstelle der Petschora-Route wurde der Warenverkehr von und nach Sibirien zunehmend auf alternative Routen über Werchoturje an der Tura gelenkt, wo sich bis 1763 die sibirische Hauptzollstation befand.³⁴

Tatsächlich hatten sich bereits ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts mehrere Routen über die Kama und ihre Nebenflüsse herausgebildet.³⁵ Es handelte sich um fünf Hauptrouten, die dadurch gekennzeichnet waren, dass sie sich erst nach der russischen Einverleibung der Stadt Perm 1472 und des Khanats Kazan 1552 entfalten konnten.³⁶ Von zentraler Bedeutung war, dass sie alle durch eine Kombination von Flüssen, Nebenflüssen und Passagen über Land Verbindungen zwischen der Kama (einem Nebenfluss der Wolga) einerseits und der Tobol (einem Nebenfluss der Irtysch und so auch des Ob) andererseits zu etablieren versuchten. Zunächst entwickelte sich entlang der Lozwa eine Verbindungsroute zwischen Wischera und Tawda; später kamen von den Stroganow kontrollierte und ausgebaute Verbindungen zwischen Tschussowaja und Tura hinzu.³⁷ Zudem wurde 1597 der sogenannte ‚Babinow-Weg‘ (*Babinowskaja doroga*) zwischen Solikamsk und Werchoturje entdeckt, der eine

³¹ *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 72–74; *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 59f.

³² *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 86; *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 60.

³³ *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 87.

³⁴ *Clifford M. Foust*, Muscovite and Mandarin: Russia's trade with China and its setting 1727–1805. Chapel Hill 1969, 98–104.

³⁵ *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 77.

³⁶ Ebd., 93–96; *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 61f.

³⁷ *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 95–104.

Abkürzung um mehr als die Hälfte im Vergleich zur alten Trasse entlang der Lozwa bedeutete.³⁸ Mit der Gründung von Werchoturje 1598 verlor diese rapide an Bedeutung.³⁹ Die Etablierung der Babinow-Route über den Ural – von Solikamsk nach Werchoturje – zog auch eine Verlagerung der Routen von Moskau bis nach Solikamsk nach sich. Weil die *Babinowskaja doroga* im Vergleich zur Petschora-Route weiter südlich lag, gewann die kürzere Route nach Solikamsk über Kolomna, Rjasan, Kassimow, Murom, Nischni Nowgorod, Kosmodemjansk und Kazan an Bedeutung.⁴⁰

Auch wenn die offizielle Route von Moskau nach Sibirien über die Hauptzollstation Werchoturje lief, bedeutet dies jedoch nicht, dass sämtlicher Warenverkehr tatsächlich hier passierte. Trotz andauernder Bemühungen, das Umgehen von Werchoturje aus fiskalischen Gründen unmöglich zu machen, wurde weiter südlich die alte Karawanenroute von Kazan durch die Steppe von Ufa nach Tjumen weiterhin benutzt. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entwickelte sich etwa 90 km südöstlich von Perm zudem eine weitere Route nach Jekaterinburg, Irbit und Tjumen unter Umgehung von Werchoturje und Tobolsk.⁴¹ Erst im Jahre 1763, im Rahmen einer allgemeinen Freigabe der Handelsrouten im Russischen Reich, wurde die Zollstation von Werchoturje aufgegeben und der Weg über Jekaterinburg nach Tjumen offiziell für den Waren- und Personenverkehr freigegeben.⁴² In all ihrer Komplexität gewährleisteten diese Routen die Verbindungen mit regionalen sibirischen Märkten entlang der Flusssysteme von Ob, Jenissej und Lena und ermöglichten so die Distribution von Pelzen nach Westeuropa.⁴³

Abb. 8.1: Ansicht der sibirischen Stadt Tobolsk aus einem Reisebericht von 1768

Die größten Herausforderungen für den Warenverkehr im östlichen Sibirien bestanden darin, dass die großen Flüsse oft stromaufwärts befahren werden mussten, die Flüsse im Frühling durch riesige Mengen Tauwasser extrem breit (bis zu 30 km), gefährlich und kaum benutzbar waren, und dass die Witterungsbedingungen auch sonst alles andere als einfach waren.⁴⁴ Nach Tobolsk musste vom Flusssystem des Ob ins System des Jenissej gewechselt werden, um den nächsten zentralen Ort Irkutsk am Baikalsee erreichen zu können. Zwischen Tobolsk und Irkutsk gab es aus diesem Grund zwei Alternativen: eine kürzere Route, die aus einer Kombination von Wasserwegen und Barragen (*woloki*) bestand, und eine längere Route, die

³⁸ *Joyeux*, Transitweg (wie Anm. 28), 77.

³⁹ *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 95, 105.

⁴⁰ Ebd., 106.

⁴¹ Ebd., 107–110; *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 62–64.

⁴² *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 111.

⁴³ *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 66f.; *Ronald F. Drew*, The Siberian Fair, 1600–1750, in: *Slavonic and East European Review* 39, 1961, 421–439, hier 421–428.

⁴⁴ Dazu ausführlich *Joyeux*, Transitweg (wie Anm. 28); *Vilkov*, Torgovye puti (wie Anm. 27), 67–75.

dem Jenissej bis nach Krasnojarsk folgte, um von dort über den Landweg nach Nischneudinsk und Irkutsk zu gelangen. In Irkutsk konnten der Baikalsee überquert und die Waren über den Selenga nach Werchneudinsk und Selenginsk weitertransportiert werden, um schließlich in Strelka auf Karren umgeladen und nach Kjachta an der russisch-chinesischen Grenze transportiert zu werden. Zwischen der chinesischen Grenze und dem Pazifik bildeten sich mehr oder weniger feste Routen heraus, die hier jedoch nicht weiterverfolgt werden sollen.⁴⁵ Die allmähliche Stärkung Moskaus als Zentrum des russischen Manufakturwesens führte seit dem frühen 18. Jahrhundert zur Weiterentwicklung des Langstrecken-Wegenetzes von dieser Metropole aus. Für den russisch-chinesischen Handel waren die Bestimmungen des Vertrags von Kjachta (1727) von größter Bedeutung. Der Karawanenhandel zwischen Moskau und Peking sollte ein Staatsmonopol bleiben; die Möglichkeiten des privaten Handels wurden auf die Grenzorte Kjachta und Tsuruchajtu beschränkt. Da letzterer Ort jedoch deutlich schlechter erreichbar war als Kjachta, entwickelte er sich nie zu einer bedeutenden Alternative für den russisch-chinesischen Handel.⁴⁶ In den 1760er Jahren etablierte sich der Landweg von Moskau nach Kjachta südlich des Uralgebirges über Jekaterinburg, Tobolsk, Tomsk, Krasnojarsk, Nischneudinsk und Irkutsk als Alternative zu den weiter nördlich gelegenen Routen. Obwohl bereits im Vertrag von Nertschinsk (1689) die Konstruktion eines ‚Sibirischen Traktes‘ von Moskau nach Peking vereinbart wurde, hatte der Bau dieser Landstraße erst 1730 angefangen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts war die Ausstattung des ‚Sibirischen Traktes‘ mit Post-, Pferde- und Lagerstationen weit fortgeschritten; entlang der Route befanden sich nun mehrere größere und kleinere Märkte und Jahrmärkte.⁴⁷ Im äußersten Nordwesten des nördlichen Eurasiens hingegen ging die Gründung St. Petersburgs 1703 mit groß angelegten strategischen Kanalbauten zur Verbindung der neuen Hauptstadt an der Ostsee mit ihrem eurasischen Hinterland einher. Die Kanäle von Wyschni Wolotschok und Ladogasee sorgten dafür, dass St. Petersburg mit der Wolga und auf diesem Weg mit einem großen Teil von Zentralrussland, dem Uralgebirge (über die Kama) und dem Kaspischen Meer verbunden wurde.⁴⁸ Der Ladoga-Kanal wurde in den 1720er Jahren gebaut, um die gefährlichen Strömungen im Ladogasee zu vermeiden.⁴⁹

⁴⁵ Für eine aufschlussreiche Beschreibung siehe *Bachrušin*, Puti (wie Anm. 27), 111–136.

⁴⁶ *Klaus Heller*, Der russisch-chinesische Handel in Kjachta. Eine Besonderheit in den außenwirtschaftlichen Beziehungen Rußlands im 18. und 19. Jahrhundert, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Neue Folge 29, 1981, 515–536, hier 515–518.

⁴⁷ *Stadelbauer*, Erschließung (wie Anm. 24), 24.

⁴⁸ *Robert E. Jones*, Getting the Goods to St. Petersburg. Water transport from the interior, 1703–1811, in: *Slavic Review* 43/3, 1984, 413–433; *Ian M. Matley*, Defense Manufactures of St. Petersburg, 1703–1730, in: *Geographical Review* 71/4, 1981, 411–426.

⁴⁹ *Venedikt A. Gorelov*, Rečnye kanaly v Rossii k istorii russkich kanalov v XVIII veke. Leningrad/Moskau 1953, 40–71.

Abb. 8.2: Die Kanäle von Wyschni Wolotschok und Ladoga nach einem Reisebericht von 1784

Der Kanal von Wyschni Wolotschok bestand aus einer komplexen Kombination von Schleusen und Kanälen zwischen den Flüssen Msta und Twertsä nördlich der Stadt Twer und sorgte für die Verbindung über Wasser von St. Petersburg mit der Wolga. Der Kanal von Wyschni Wolotschok gilt als eine der großen Errungenschaften Peters des Großen.⁵⁰ Die Idee für dieses Kanalprojekt stammt jedoch aus dem letzten Drittel des 17. Jahrhunderts und wurde bereits in Johann Philipp Kilburgers (1721–1783) Bericht über die Reise einer Schwedischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahr 1674 beschrieben (s.o.). Der Bau des Kanals begann noch während des Großen Nordischen Krieges (1700–1721).

Während Informationen über die Mengen und den Wert der durch die Kanäle von Wyschni Wolotschok und Ladoga transportierten Waren nicht systematisch erhalten sind, bieten die Geschäftsunterlagen der großen metallurgischen Unternehmen der Demidow im Uralgebirge einzigartige Einblicke in den Transport (in diesem Fall von Eisen) aus dem Ural nach St. Petersburg und beleuchten so auch die Schlüsselrolle der Kanäle von Wyschni Wolotschok und Ladoga. Der Eisentransport erforderte ein hohes Maß an Organisation, Flexibilität, eine große Zahl an Arbeitskräften sowie entsprechende technische und finanzielle Mittel. Eisen aus dem Ural konnte innerhalb einer Fahrtsaison nach St. Petersburg geschafft werden, mit Abfahrt im Mai und Ankunft in der Hauptstadt im Oktober. Die unsicheren Wetterbedingungen hatten jedoch zur Folge, dass die meisten ‚Eisenkarawanen‘ einen Aufenthalt in Twer an der Wolga während der Wintermonate einplanten und daher erst im nächsten Sommer in St. Petersburg ankamen.⁵¹

Überlieferte Tagebücher (*logbooks*) der Demidowschen Eisenkarawane beleuchten mit einzigartigen Details die logistische Leistung dieser Unternehmungen.⁵² Sie zeigen, dass an der Eisenkarawane von 1758 mehr als 2.500 Personen beteiligt waren, die an mindestens 13 Orten auf dem Weg von Nischni Tagil nach St. Petersburg angeheuert wurden. Die Zahl der Schiffe veränderte sich während der Reise, manchmal durch Unfälle, häufiger nach dem Zwischenverkauf von Waren in Handelszentren entlang der Route (vor allem in Kazan,

⁵⁰ *Ė.G. Istomina*, Vyšnevolockij vodnyj put‘ vo vtoroj polovine XVIII–načale XIX v., in: Istoričeskaja geografija Rossii XII–načalo XX v. Sbornik statej k 70–letiju professora Ljubomira Grigor’eviča Beskrovnogo. Moskau 1975, 193–206; *Gorelov*, Rečnye kanaly (wie Anm. 49), 72–158; *J.Ch. Stuckenberg*, Beschreibung aller, im Russischen Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff- und flossbaren Kanäle [...]. St. Petersburg 1841, 337–392.

⁵¹ *B.B. Kafengauz*, Istorija chozjajstva Demidovyč v XVIII–XIX vv. Opyt issledevanija po istorii ural’skoj metallurgii. Bd. 1. Moskau/Leningrad 1949, 398.

⁵² *Kafengauz*, Istorija (wie Anm. 51), 398–423; *R. Portal*, Une route du fer au XVIIIe siècle (A propos d’une thèse récente), in: *Revue historique* 211, 1954, 19–29, hier 25–27.

Nischni Nowgorod, Jaroslawl und Twer) oder weil auf an die nächste Teilstrecke angepasste Schiffe umgeladen wurde. Der Zwischenverkauf war für die Finanzierung der Transportunternehmung von höchster Bedeutung.⁵³

Die erste große Zwischenstation der Eisenkarawane von 1758, die zunächst von der Tschussowaja in die Kama gelangt war, war die ‚Karawanenmesse‘ von Laischew an der Mündung der Kama in die Wolga.⁵⁴ Dort wurden Treidler für den Transport flussaufwärts in Richtung Kazan und Nischni Nowgorod angeheuert, während sich ein Teil der Karawane abspaltete und flussabwärts Richtung Astrachan aufbrach.⁵⁵ Nach weiteren Zwischenstationen entlang der Wolga, unter anderem in Jaroslawl, wurde schließlich die zweite große ‚Karawanenmesse‘ von Rybinsk erreicht. Im Jahr 1758 gelang dies am 13. Juli, etwa neun Wochen nach der Abfahrt auf der Tschussowaja.⁵⁶ In Rybinsk wurden die restlichen Arbeitskräfte für die Weiterfahrt nach St. Petersburg angeheuert, zudem ein Teil der Waren verkauft und gelagert oder auf andere Fahrzeuge umgeladen. Sowohl für die erste gefährliche Teilstrecke auf der oberen Wolga bis nach Twer als auch für die darauffolgende Strecke von Twer bis nach Wischni Wolotschok war die Begleitung durch erfahrene Lotsen (*locmany*) erforderlich. Die Eisenkarawane erreichte Wischni Wolotschok am 7. September, Nowgorod am 29. September und ihr Ziel St. Petersburg am 14. Oktober. Der Verkauf und die Warenauslieferung auf der Grundlage von im Vorfeld geschlossenen Verträgen begannen am 16. Oktober und dauerten bis zum 13. November.⁵⁷

St. Petersburg entwickelte sich innerhalb weniger Jahrzehnte zwar zum wichtigsten Hafen entlang der Routen zwischen Sund und Sibirien, doch blieben die Transportbedingungen dorthin und die Handelskonditionen im russischen ‚Venedig des Nordens‘ weiterhin suboptimal. Die Routen nach St. Petersburg waren lang, der Hafen nur einen Teil des Jahres eisfrei, und der russische Staat mischte sich massiv in den Handel ein. Zwei Prozesse im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts führten zu strukturellen Veränderungen in diesen Bereichen. Erstens erwarb Russland im Zuge seiner Expansion nach Westen und Süden endlich einen dauerhaften Zugang zum Schwarzen Meer. Dadurch erschlossen sich gleich mehrere neue Handelsrouten über Dnepr, Bug und Don. Zweitens wurde das russische Staatsmonopol im Chinahandel 1762 aufgegeben, die ungleiche Stellung der russischen Häfen

⁵³ Kafengauz, Istorija (wie Anm. 51), 414, 459.

⁵⁴ Basile Kerblay, Les foires commerciales et le marché intérieur en Russie dans la première moitié du XIXe siècle, in: Cahiers du monde russe et soviétique 7, 1966, 413–435; Werner Scheltjens, North-Eurasian Fairs from the Late Middle Ages to the Nineteenth Century, in: Markus A. Denzel (Hrsg.), Europäische Messeggeschichte. 9. –19. Jahrhundert. Köln/Weimar/Wien 2018, 325–352, hier 345.

⁵⁵ Kafengauz, Istorija (wie Anm. 51), 402, 412f.

⁵⁶ Ebd., 402.

⁵⁷ Ebd., 404.

beseitigt und der Binnenhandel weitgehend von Zöllen befreit. Die Regierungszeit Katharinas II. (1729–1796, reg. ab 1762) wurde zudem von einem allmählichen Übergang zum freien Handel geprägt, was unter anderem zu Veränderungen im russischen Getreidehandel mit dem Ausland führte.⁵⁸ Insgesamt zeichnet sich somit ab dem frühen 18. Jahrhundert die Herausbildung eines nordeurasischen Handelsnetzwerkes ab, das – auch wenn die statistische Basis für eine mengenmäßige Analyse der Warenströme durch das Russische Reich bislang nur partiell zugänglich gemacht wurde⁵⁹ – eine deutliche Orientierung auf St. Petersburg, Moskau, Nischni Nowgorod und einige Grenzmärkte im Norden (Blagoweschtschensk), Süden (Swenski-Kloster und Kursk) und Osten (Irbit und Kjachta) aufweist. Auch wenn die Napoleonischen Kriege (1793–1813) und der Russisch-Osmanische Krieg (1806–1812) zeitweise erhebliche Störungen im internationalen Warenverkehr zwischen Nordeurasien und Westeuropa verursachten, liefen die Warenströme zwischen Sund und Sibirien ab dem frühen 19. Jahrhundert im Wesentlichen über vier ‚Korridore‘: Der Warenverkehr über die Ostsee, der weiterhin von herausragender Bedeutung war, wurde ergänzt von internationalen Warenströmen durch die ehemals polnisch-litauischen Gebiete über Land und alternative Seerouten über das Weiße und insbesondere das Schwarze Meer.

III. Herrschaftliche Rahmenbedingungen

Maßgeblichen Einfluss auf die Orientierung der Handelsrouten in Richtung Ostsee übte zunächst der lange Prozess der Entstehung der Polnisch-Litauischen Union zwischen 1386 und 1569 aus.⁶⁰ Dieser Prozess ging mit einer erheblichen territorialen Expansion der Union einher. Infolge dieser Expansion erstreckte sich die Doppelmonarchie um die Mitte des 15. Jahrhunderts von der Ostseeküste bis zum Schwarzen Meer und bildete somit eines der größten Staatengebilde Europas an der Schwelle zur Neuzeit. Nach dem Fall Konstantinopels (1453) setzte jedoch die Expansion des Osmanischen Reiches entlang der Nordküste des Schwarzen Meeres ein, was innerhalb weniger Jahrzehnte zu einer grundsätzlichen Verlagerung der vormaligen Warenströme aus dem Orient nach Westeuropa führte.⁶¹

⁵⁸ Robert E. Jones, *Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811*. Pittsburgh 2013, 180–203.

⁵⁹ Wichtige Ausnahmen bilden die Arbeiten von Kafengauz und Bachrušin aus den 1940er und 1950er Jahren.

⁶⁰ Robert Frost, *The Making of the Polish-Lithuanian Union (The Oxford History of Poland-Lithuania, 1)*. Oxford 2015.

⁶¹ Marian Małowist, *Kaffa – kolonia genuńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453–1475*. Warschau 1947; Ders., *Wschód a Zachód Europy w XIII–XVI wieku*. Warschau 1973, 252–369; Serban Papacostea, *La mer noire. Carrefour des grandes routes intercontinentales 1204–1453*. Bukarest 2006, 290–329; Gilles Veinstein, *From the Italians to the Ottomans. The Case of the Northern Black Sea Coast in the Sixteenth Century*, in: *Mediterranean Historical Review* 1, 1986, 221–237; Zsigmond Pál Pach, *Zur Geschichte der internationalen Handelswege und des Handelskapitals vom 15. bis 17. Jahrhundert*, in: *Jahrbuch für*

Gleichzeitig nahm (nord-)östlich von Polen-Litauen die Expansion des Großherzogtums Moskau mit der Eroberung der Republik Nowgorod (1478) und der Einverleibung der konkurrierenden Nachbarfürstentümer Jaroslawl (1471), Perm (1472), Rostow (1473), Twer (1485), Wjatka (1489), Pskow (1510) Smolensk (1514) und Rjasan (1521) ihren Anfang.⁶² Um die Mitte des 16. Jahrhunderts drang das Moskauische Reich unter der Führung des Großfürsten Iwan IV. (1530–1584, reg. ab 1547), der den Zarentitel führte und im Deutschen als „Iwan der Schreckliche“ bekannt ist, in alle Himmelsrichtungen vor. Im Jahr 1558 eroberte Iwan IV. Narwa und sicherte so einen Zugang zur Ostsee, der jedoch nach andauernden Auseinandersetzungen in den Livländischen Kriegen 1581 wieder aufgegeben werden musste und bis zum Ende des 17. Jahrhunderts unter schwedische Kontrolle geriet.⁶³ 1552 wurden Kazan und 1556 Astrachan erobert, was den Weg für die politische und wirtschaftliche Etablierung des Moskauischen Reiches entlang der Wolga freimachte.⁶⁴ Fast zeitgleich, im Jahre 1553, wurde schließlich die direkte Seeroute nach Europa über das Weiße Meer entdeckt, die zur Gründung von Archangelsk und zur Errichtung von englischen und später niederländischen Handelskolonien an der Küste des Weißen Meeres führte.⁶⁵ Seit der Eröffnung der neuen Handelsrouten über Cholmogory und Archangelsk erhielten englische und niederländische Kaufleute verschiedene Privilegien für den Handel mit Moskowien, wie das Großfürstentum Moskau auch genannt wurde. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts genossen englische Kaufleute das Recht, zollfrei in Russland Handel zu treiben, und auch der Transithandel durch Moskowien nach Persien war ihnen gestattet. Um diese und andere Privilegien auszunutzen, etablierten die Engländer in London die *Muscovy Company*, die zusammen mit der niederländischen Handelskolonie in Archangelsk den russischen Außenhandel von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts prägte.⁶⁶ Für den internationalen Handel mit sibirischen Pelzen war die Eröffnung dieser Route von großer

Wirtschaftsgeschichte 3, 1969, 179–192; *Johannes Schildhauer*, Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nordeuropäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfalkammerbücher, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 4, 1968, 187–211; *Ders.*, Der Seehandel Danzigs im 16. Jahrhundert und die Verlagerung des Warenverkehrs im nord- und mitteleuropäischen Raum, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 3, 1970, 155–178.

⁶² *Donald Ostrowski*, The Growth of Muscovy (1462–1533), in: Maureen Perrie (Hrsg.), *The Cambridge History of Russia. 1: From Early Rus' to 1689*. Cambridge 2006, 213–239.

⁶³ *Artur Attman*, *The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict, 1558–1618*. Göteborg 1979; *Robert I. Frost*, *The Northern Wars. War, State and Society in Northeastern Europe, 1558–1721*. London 2000.

⁶⁴ *Michael Khodarkovsky*, The Non-Christian Peoples on the Muscovite Frontiers, in: Perrie (Hrsg.), *From Early Rus' (wie Anm. 62)*, 317–337, hier 319–323; *Matthew P. Romaniello*, *The Elusive Empire. Kazan and the Creation of Russia, 1552–1671*. Madison 2012.

⁶⁵ *Jan Villem Veluwenkamp*, Archangel'sk. Nederlandske Predprinimateli v Rossii 1550–1785/Archangel. Nederlandse Ondernemers in Rusland 1550–1785. Moskau 2006, 13–38.

⁶⁶ *Jarmo Kotilaine*, *Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World*. Leiden 2005, 93–123.

Bedeutung, zog sie doch die Etablierung neuer Pelzhandelsrouten durch den Ural nach sich, die bislang über den Landweg nach Nowgorod geführt hatten.⁶⁷ Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts blieb Archangelsk der einzige Hafen des Moskauischen Reiches, der eine direkte maritime Verbindung mit Westeuropa ermöglichte.

Während Schweden in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts seine dominante Stellung im Ostseeraum erfolgreich verteidigte und weiter ausbaute, blieb auch nach dem Verlust Narwas 1581 der Wunsch nach einem Zugang zur Ostsee bei den moskauischen Herrschern lebendig. Erfüllt wurde dieser jedoch erst im Großen Nordischen Krieg (1700–1721). In der Zwischenzeit setzte das Großfürstentum Moskau seine Expansion hinter dem Uralgebirge in Sibirien bis hin zum Pazifik fort. Moskauische Entdeckungsreisende erreichten die Küste des Pazifiks um die Mitte des 17. Jahrhunderts, während die moskauischen Machthaber bereits mit der Errichtung eines Verwaltungssystems für Sibirien begonnen hatten, der sogenannten *Sibirski Prikaz*. Zentrum der russischen Kolonisation Sibiriens bildete die 1587 erstmals erwähnte Stadt Tobolsk, die unter Peter dem Großen im frühen 18. Jahrhundert zum administrativen Zentrum des neugegründeten Gouvernements Sibirien ernannt wurde.⁶⁸

Am Anfang des 17. Jahrhunderts bestand das politische System Russlands aus einer unübersichtlichen Mischung von Bräuchen, rechtlichen Traditionen, Dekreten und Beschlüssen, welche in keiner Weise eine Beschränkung der Macht des Zaren vorsahen.⁶⁹ Die unzulängliche Regulierung internationaler Geschäfte führte zu Missständen und Willkür, denn sowohl die Rangordnung der in Moskowien ansässigen Kaufmannschaft als auch die Privilegierung ausländischer Kaufleute waren dem Zaren vorbehalten.⁷⁰

Zunehmend selbstbewusst, aber gleichzeitig unzufrieden mit der überragenden Stellung westeuropäischer Kaufleute im russischen Binnen- und Außenhandel, erließ Zar Alexei I. Michailowitsch (1629–1676, reg. ab 1645) 1649, 1653 und 1667 Gesetze, welche die Rechte ausländischer Kaufleute erheblich einschränkten.⁷¹ 1649 wurde englischen Kaufleuten der Handel mit Russland untersagt. Vier Jahre später folgten die Formalisierung des Zollsystems, die Vereinheitlichung von Maßen und Gewichten im gesamten Reich sowie die Einführung

⁶⁷ Bachrušin, Puti (wie Anm. 27), 76f.

⁶⁸ W. Bruce Lincoln, Die Eroberung Sibiriens. München/Zürich 1996, 52–183.

⁶⁹ Dittmar Dahlmann, Sibirien vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Paderborn 2009; Gordon B. Smith, Reforming the Russian Legal System. Cambridge 1996, 5f.

⁷⁰ T.B. Solov'eva/T.A. Lapteva (Hrsg.), Privilegirovannoe kupečestvo Rossii vo vtoroj polovine XVI – pervoj četverti XVIII v. Sbornik dokumentov. Bd. 1. Moskau 2004; T.B. Solov'eva/D.M. Volodichin, Sostav privilegirovannogo kupečestva Rossii v pervoj polovine 17 veka (po materialam respisej gostej, gostinoj i sukonnoj soten). Moskau 1996; K.A. Sofronenko (Hrsg.), Sobornoe ułożenie carja Alekseja Michajloviča 1649 goda. Moskau 1967.

⁷¹ A. Semenov, Izučenie istoričeskikh svedenii o rossijskoy vneshney trgovle i promyšlennosti s poloviny XVII–go stoletija po 1858 god. 3 Teile in 2 Bdn. Newtonville 1977 (Erstdruck 1859), 7–19.

einheitlicher Einfuhrzölle (*jedinaja poschlina*) von in der Regel 5%, wenngleich mit einigen Ausnahmen.⁷² Exporte aus Archangelsk wurden mit 2% verzollt.⁷³ Ab 1667 war der Austausch zwischen russischen und ausländischen Kaufleuten nur noch an bestimmten Grenzorten gestattet.⁷⁴ Im gleichen Jahr erteilte der Zar allerdings neue Privilegien an armenische Kaufleute für den Transithandel mit persischen Waren über das Kaspische Meer, Astrachan, Moskau und Archangelsk⁷⁵ und schloss im Vertrag von Andrussowo ein Bündnis mit Polen-Litauen gegen das Osmanische Reich.

1686 wurden die Bestimmungen des Waffenstillstandes von Andrussowo im Ewigen Frieden zwischen dem Russischen Reich und Polen-Litauen bestätigt. Russland trat der Heiligen Liga bei und schuf so die Voraussetzungen für ein Vordringen gegen die Krimtataren.⁷⁶ Noch in den 1680er Jahren, unter der Regentschaft von Sofia Alexejewna (1657–1704, reg. 1682–1689), institutionalisierten Moskowien und China ihre kommerziellen und politischen Beziehungen im bahnbrechenden Vertrag von Nertschinsk (1689), worin die Errichtung von Handelsposten in Kjachta und Maimatschin auf beiden Seiten der nach langjährigen, mitunter kriegerischen Auseinandersetzungen festgelegten russisch-chinesischen Grenze vereinbart wurde.⁷⁷ Um diesen Vertrag zu ermöglichen, musste Moskowien nicht nur den Kontrollverlust über den Amur und sein Einzugsgebiet hinnehmen; auch die Organisation der Karawanen und die Erhaltung guter diplomatischer und kommerzieller Beziehungen gestalteten sich schwierig, was nicht zuletzt den andauernden regionalen Konflikten zwischen Mandschuren und Dsungaren in den ersten Jahrzehnten nach Abschluss des Vertrags von Nertschinsk geschuldet war. Es dauerte bis zum Abschluss des Vertrages von Kjachta 1727, ehe der russisch-chinesische Tauschhandel einen nunmehr erfolgreichen (Neu-)Anfang nehmen konnte.⁷⁸

⁷² Richard Hellie, *The Economy, Trade and Serfdom*, in: *Perrie, From Early Rus'* (wie Anm. 62), 539–558, hier 542; *Ders.* (Hrsg.), *The Muscovite Law Code (Ulozhenie) of 1649*. Irvine, Cal. 1988.

⁷³ *Kotilaine, Russia's Foreign Trade* (wie Anm. 66), 217–220.

⁷⁴ *Semenov, Izuchenie, Teil I* (wie Anm. 71), 12–16.

⁷⁵ *John Carswell, The Armenians in the East-West Trade through Persia in the XVIIth Century*, in: Michel Mollat (Hrsg.), *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien*. Paris 1971, 481–486; *Philip D. Curtin, Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge 1984, 191–196; *Stefan Troebst, Isafahan – Moskau – Amsterdam. Zur Entstehungsgeschichte des Moskaischen Transitprivilegs für die Armenische Handelskompagnie in Persien (1666–1676)*, in: *Jahrbuch für die Geschichte Osteuropas* 41/2, 1993, 179–209.

⁷⁶ *L.R. Lewitter, The Russo-Polish Treaty of 1686 and its Antecedents*, in: *The Polish Review* 9/3, 1964, 5–29.

⁷⁷ *A. Korsak, Istoriko-statističeskoe Obozrenie Torgovych Snošenij Rossii s Kitaem*. Kazan' 1857, 12–27; *Bickford O'Brien, Russia under Two Tsars 1682–1689. The Regency of Sophia Alekseevna*. Berkeley/Los Angeles 1952, 105–124; *Foust, Muscovite and Mandarin* (wie Anm. 34), 14–30; *Heller, Kjachta* (wie Anm. 46), 515–536; *Michal Wanner, First Russian-Chinese Diplomatic Relations and Business Relationship 1689–1728*, in: *Prague Papers on the History of International Relations* 17/2, 2013, 66–76; *Ders., The Russian-Chinese Trade in Kyakhta, its Organisation and Commodity Structure, 1727–1861*, in: *Prague Papers on the History of International Relations* 18/2, 2014, 35–49.

⁷⁸ *Foust, Muscovite and Mandarin* (wie Anm. 34), 44–52.

Im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts hatte sich das Moskauische Reich somit eindeutig als dominante politische Macht im nördlichen Eurasien herausgebildet. Eines fehlte jedoch weiterhin: ein direkter Zugang über die Ostsee zu den großen europäischen Handelszentren Amsterdam und London. Seit dem Frieden von Stolbowo 1617 kontrollierte Schweden die Häfen des Finnischen Meerbusens (vor allem Narwa und Nyen im Newa-Delta), und in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts war Schweden zunehmend erfolgreich in seinen Versuchen, den Transit russischer sowie persischer Waren über seine Ostseehäfen zu lenken. Weil Schweden seine Bestimmungen für den Handel mit moskauischen Waren weniger restriktiv gestaltete, veränderte sich in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts die Struktur des Transithandels mit persischen Waren durch Moskowien.⁷⁹ Armenische Kaufleute zeigten eine wachsende Präferenz für die kürzere Route zu den schwedischen Ostseehäfen über Nowgorod und mieden den deutlich längeren Weg nach Archangelsk. Die zunehmende Antipathie zwischen Moskowien und Schweden, die durch die fast gleichzeitige Thronbesteigung junger Herrscher in Schweden und Polen 1697 nochmals neuen Auftrieb bekam, mündete 1700 in den nächsten schwedisch-russischen Krieg, der in der Historiographie als Großer Nordischer Krieg (1700–1721) bekannt ist. Dieser Krieg leitete den Verlust der Vormachtstellung Schwedens im Ostseeraum ein.

Am Ende des Großen Nordischen Krieges kontrollierte Russland verschiedene Häfen an der östlichen Ostseeküste. Stettin an der Odermündung wurde preußisch, während Schweden (bis auf Schwedisch-Pommern) fast komplett auf sein Kernland zurückgeworfen wurde. St. Petersburg, ab 1712 die neue Hauptstadt des Russischen Reiches an der Newa-Mündung, entwickelte sich innerhalb von zwei Jahrzehnten zum wichtigsten russischen Hafen.⁸⁰ Nach dem bilateralen schwedisch-russischen Frieden von Nystad (1721) konnte sich der Handel mit dem russischen Kernland und Sibirien über die Häfen des Ostseeraums relativ ungestört von militärischen Auseinandersetzungen entwickeln.

⁷⁹ *Rudi Matthee*, Anti-Ottoman Politics and Transit Rights. The Seventeenth-Century Trade in Silks between Safavid Iran and Muscovy, in: *Cahiers du Monde russe* 35, 1994, 739–761, hier 754; *Hermann Kellenbenz*, Der russische Transithandel mit dem Orient im 17. und zu Beginn des 18. Jahrhunderts, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge 12, 1965, 481–498, hier 492–494; *Jarmo T. Kotilaine*, Competing Claims: Russian Foreign Trade via Arkhangelsk and the Eastern Baltic Ports in the 17th Century, in: *Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History* 4, 2003, 279–311, hier 281–283, 299–302; *Stefan Troebst*, Stockholm und Riga als „Handelsconcurrentinnen“ Archangelsks? Zum merkantilen Hintergrund schwedischer Großmachtpolitik 1650–1700, in: *Forschungen zur osteuropäischen Geschichte* 48, 1993, 259–294; *Ders.*, Die Kaspi-Volga-Ostseeroute in der Handelspolitik Karls XI. Die schwedischen Persien-Mission von Ludvig Fabritius 1679–1700, in: *Forschungen zur osteuropäischen Geschichte* 54, 1998, 127–204; *Ders.*, Narva und der Außenhandel Persiens im 17. Jahrhundert. Zum merkantilen Hintergrund schwedischer Großmachtpolitik, in: *Aleksander Loit/Helmut Piirimäe* (Hrsg.), *Die schwedischen Ostseeprovinzen Estland und Livland im 16. – 18. Jahrhundert*. Uppsala 1993, 161–170.

⁸⁰ *Norman Davies*, *God's Playground. A History of Poland in two Volumes. Vol. 1: The Origins to 1795*. New York 1982.

Die Weiterentwicklung der Handelsrouten zwischen dem Sund und Sibirien im 18. Jahrhundert wurde zunächst geprägt von den fortwährenden Bestrebungen Russlands, aus St. Petersburg ein ‚neues Amsterdam‘ zu machen.⁸¹ Zu diesem Zweck wurden wirtschaftspolitische Maßnahmen zugunsten von St. Petersburg und zu Lasten von Archangelsk ergriffen sowie Infrastrukturprojekte zur Erschließung des St. Petersburger Hinterlandes realisiert.⁸² Von herausragender Bedeutung war die Konstruktion des Kanalsystems von Wyschni Wolotschok und des Ladoga-Kanals (s.o. II.), die ab den 1720er Jahren St. Petersburg mit der Wolga und so mit dem Kaspischen Meer, dem Uralgebirge und Sibirien verbanden.⁸³ Prägend für die internationalen Handelsbeziehungen zwischen Sund und Sibirien bis zum Ende des 18. Jahrhunderts (und darüber hinaus) war ferner der anglo-russische Handelsvertrag von 1734, der mit offensichtlichen britischen Bestrebungen zur Wiederbelebung des persischen Transithandels durch Russland einherging.⁸⁴ Die Bestimmungen des britisch-russischen Handelsvertrags zeigen, dass die britischen kommerziellen Interessen am Handel mit und in Russland weit über den Bezug von Rohstoffen und den Verkauf von britischen Textilwaren hinausgingen. Großbritanniens Ambitionen “stopped at nothing less than making [Russia] [...] a very profitable satellite of England’s economic stellar system.”⁸⁵ Anhaltende Beschwerden russischer und armenischer Kaufleute führten bereits 1746 zur Aufhebung der Bestimmungen über den britischen Transithandel mit persischen Waren und verhinderten so, dass Großbritannien die Kontrolle über den Landhandel mit Persien, Zentralasien und China dauerhaft übernehmen konnte. Dennoch blieben die übrigen Handelsbedingungen höchst profitabel. 1766 wurde der Handelsvertrag in leicht geänderter Form um weitere 20 Jahre verlängert.⁸⁶ Während die Zeit nach Peter dem Großen vor allem von der Konsolidierung bestehender Positionen und Beziehungen geprägt war, stand das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts unter der Führung Katharinas II. im Zeichen einer neuen Expansionsphase des Russischen Reiches.

⁸¹ Vgl. zu dieser Metapher: *Sergej Gorbatenko*, *Novyj Amsterdam. Sankt-Peterburg i arhitekturnye obrazy Niderlandov/New Amsterdam. St. Petersburg and architectural images of the Netherlands*. St. Petersburg 2003.

⁸² *Semenov*, *Izuchenie II* (wie Anm. 71), 21–31; *N.N. Repin*, *Izmenenie Ob’ema i Struktury Eksporta Archangel’skogo i Peterburgskogo Portov v Pervoj Polovine XVIII v.*, in: *Promyšlennost’ i trgovlja Rossii XVII–XVIII vv. Sbornik Statej*. Moskau 1983, 175–192; *Werner Scheltjens*, *The Impact of Spatial Change on Operational Strategies in Early Modern Dutch Shipping: A Case Study of Dutch Shipping in the Gulf of Finland and Archangel, 1703–1740*, in: *International Journal of Maritime History* 23/1, 2011, 115–147.

⁸³ *Jones*, *Getting the Goods* (wie Anm. 48).

⁸⁴ *A.V. Demkin* (Hrsg.), *Russko-britanskoe torgovye otnošenija v XVIII veke. Sbornik dokumentov*. Moskau 1994; *Ders.*, *Britanskoe kupečestvo v Rossii XVIII veka*. Moskau 1998; *Douglas K. Reading*, *The Anglo-Russian Commercial Treaty of 1734*. New Haven/London/Oxford 1938.

⁸⁵ *Reading*, *Commercial Treaty* (wie Anm. 84), 39f.

⁸⁶ *Philip Clendinning*, *The Anglo-Russian Trade Treaty of 1766 – An Example of Eighteenth-Century Power Group Interests*, in: *Journal of European Economic History* 19/3, 1990, 475–520.

Im Ostseeraum ging die Gebietserweiterung zu Lasten Polen-Litauens; im Süden richtete sich die Expansion gegen das Osmanische Reich. Territoriale Ansprüche wurden in den Verträgen von Küçük-Kajnarca (1774), Jassy (1792) und Bukarest (1812) festgelegt. Die Gründung Odessas an der Stelle des ehemaligen osmanischen Fischerdorfs Chadzibei nahe der Mündung des Dnister im Jahre 1792 leitete den Aufstieg des russischen Schwarzmeerhandels – vor allem mit Getreide – ein.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verloren die Handelsrouten durch Nordeurasien allmählich ihre starke Orientierung zur Ostsee hin. Zunehmend wurden sie durch eine andere, auf das nunmehr für die internationale Schifffahrt zugängliche Schwarze Meer ausgerichtete Struktur ergänzt. Wichtige Anstöße dafür waren Odessas Status als Freihafen, die freie Schifffahrt durch den Bosphorus, die Förderung des internationalen Jahrmarktes von Charkow als Drehscheibe des zentral- und südrussischen Handels sowie die Umgestaltung des Binnenhandels und der Industrie durch den neuen prohibitiven Zolltarif von 1822.⁸⁷ Ab den 1830er Jahren wurden die Auswirkungen des rapiden Wachstums von Odessa und (im weiteren Sinne) des gesamten Schwarzmeerraums auf die maritimen und kontinentalen Handelsrouten vom Sund bis Sibirien immer deutlicher sichtbar. Spätestens ab 1840 wurde in jährlich veröffentlichten französischen und britischen Handelsstatistiken ein Unterschied zwischen dem Norden (Ostsee, Weißes Meer) und dem Süden (Schwarzes Meer) Russlands getroffen, während die für den Getreidehandel zunehmend wichtigen Donaufürstentümer Moldawien und Walachei ebenfalls separat gelistet wurden. Zur gleichen Zeit löste die zunehmende globale Konkurrenz in verschiedenen Bereichen des nordeurasischen Handels weitere tiefgreifende Veränderungen aus, die sich am Beispiel der Routen des sibirischen Pelzhandels und des nordeurasischen Textilhandels beschreiben lassen. Die im russischen Zolltarif von 1822 festgelegten Einfuhrbeschränkungen sorgten dafür, dass sich die heimische Textilindustrie entwickeln konnte und die sibirischen Pelzexporte vorerst gesichert waren.⁸⁸ Solange diese Einfuhrbeschränkungen unvermindert in Kraft waren, gab es kaum Pelzimporte nach Russland. Die Lage veränderte sich jedoch mit der Aufhebung der Importbeschränkungen für bestimmte Pelzarten im Jahr 1837; Pelze wurden nun zunehmend aus Westeuropa, Nordamerika und Zentralasien importiert.⁸⁹ Ein Teil dieser Importe deckte den Eigenbedarf; ein weiterer Teil war für den Reexport nach China bestimmt.⁹⁰ Im Zuge der Etablierung einer Dampfschiffahrtsverbindung zwischen St. Petersburg, Lübeck und Stettin

⁸⁷ *M.N. Sobolev*, *Tamožennaja politika Rossii vo vtoroj polovine XIX veka*. Moskau 2012, 31.

⁸⁸ *Grigorij Nebolsin*, *Statističeskoe obozrenie vnešnej trgovli Rossii*, Bd. II. St. Petersburg 1850, 374–376.

⁸⁹ *Nebolsin*, *Statističeskoe obozrenie*, Bd. II (wie Anm. 88), 252.

⁹⁰ *Ebd.*, 253f.

im Jahr 1835 verlagerten sich zudem die Pelztransporte von der Landroute über Brody, Radziwillow und Leipzig auf die Ostseeroute.⁹¹ Eine weitere Verlagerung fand im Fernen Osten statt, wo die Öffnung des chinesischen Vertragshafens Kjachta erhebliche Konkurrenz bedeutete und den bereits spürbaren Niedergang der sibirischen Pelzexporte über Land noch beschleunigte.⁹² Ähnliche Entwicklungen lassen sich auch für den Handel mit Textilien aus Baumwolle, Wolle und Seide nachzeichnen: Die 1822 verhängten Einfuhrbeschränkungen schützten zwar bestimmte Bereiche der heimischen Industrieproduktion und sicherten bis in die frühen 1830er Jahre auch den Transit polnischer Wollwaren nach Kjachta,⁹³ konnten aber nicht verhindern, dass hochwertige Produkte, etwa solche aus französischen Seidenmanufakturen, trotz hoher Einfuhrzölle weiterhin nach St. Petersburg und Moskau importiert wurden.⁹⁴ Wie beim Pelzhandel löste auch hier die Etablierung von Dampfschiffahrtslinien im Ostseeraum eine gewisse Verlagerung der Handelsrouten aus. Nach der Einrichtung einer direkten und regelmäßigen Verbindung zwischen St. Petersburg und Le Havre im Jahr 1840 ging die Einfuhr französischer Seidenwaren über Lübeck oder die Leipziger Messen stark zurück.⁹⁵ Auch die Entwicklung der Baumwollindustrie zeigt, dass Russland trotz Einfuhrbeschränkungen und (ab 1846) Prämien für den Export nach Asien der globalen Konkurrenz letztlich nicht gewachsen war und nur in Zentralasien und den nördlichen Regionen Chinas die heimischen Baumwollmanufakturwaren absetzen konnte.⁹⁶ Insgesamt legen die hier behandelten Veränderungen der Handelsrouten und Absatzmärkte dar, wie groß die Einflüsse von Import- und Exportregulierung, der einsetzenden Modernisierung des Transportwesens und der globalen Konkurrenz auf die Handelsrouten vom Sund bis Sibirien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren.

IV. Träger des Handels

Die Größe des betrachteten Raumes und die Länge der hier behandelten Periode lassen die Berücksichtigung der vielfältigen Angaben zum Warenverkehr im Inneren und an den Grenzen Russlands in zahlreich überlieferten Zollbüchern des 17., 18. und 19. Jahrhunderts nur bedingt zu.⁹⁷ Dennoch finden sich sowohl in der russischen Historiographie des 19. und

⁹¹ Rolf Engelsing, Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ostwestverkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 58/1, 1971, 24–66, hier 58–64.

⁹² Nebolsin, Statističeskoe obozrenie, Bd. II (wie Anm. 88), 254–257.

⁹³ Ebd., 376f.

⁹⁴ Ebd., 398f.

⁹⁵ Ebd., 399.

⁹⁶ Ebd., 371–373, 387–394. 396.

⁹⁷ Siehe dazu die bibliographischen Angaben in *Aleksej Igorevič Razdorskij*, Russkie tamožennye knigi XVII–XVIII vekov kak istočnik po istorii trgovli Rossii i sopredel'nych stran, in: Almanach Historyczny 17, 2015,

frühen 20. Jahrhunderts als auch in der sowjetischen, die mit der Erschließung der Zollbücher des Moskauischen Reiches begonnen hat, sowie in der post-sowjetischen und zunehmend auch internationalen Forschungsliteratur einige Überblicksdarstellungen über die Waren und Händler, die zu bestimmten Zeiten an Orten wie Nowgorod, Tichwin, Archangelsk, Welikij Ustjug, Tobolsk, Moskau, Nischni Nowgorod, Kursk, St. Petersburg, Sibirien und Kjachta aktiv waren.⁹⁸ Die vorhandene Literatur nimmt häufig einen Ort besonders in den Blick und beschreibt detailliert, wer an diesem Ort mit welchen Waren gehandelt hat. Basierend auf diesen Darstellungen sowie auf älterer, zum Teil zeitgenössischer Literatur über den russischen Handel⁹⁹ lassen sich die Träger des Handels im nördlichen Eurasien nach grob definierten Handelsräumen unterscheiden.

Der erste Handelsraum umfasst den Westen und Nordwesten Moskowiens bzw. des Russischen Reiches – etwa von Riga an der Ostseeküste bis Archangelsk am Weißen Meer und Moskau im Inneren des Reiches. Die meisten Warengeschäfte wurden hier von Vertretern der europäischen Kaufmannschaft und moskauischen bzw. russischen Händlern getätigt. An diesem Warenaustausch waren in erster Linie Kaufleute aus den Niederlanden, den deutschen Staaten, Lübeck, Hamburg und Großbritannien beteiligt.¹⁰⁰ Archangelsk erreichten jedes Jahr niederländische, englische, Hamburger und Bremer Schiffe, beladen mit Textilien, Wein und Konsumgütern. Getauscht wurden diese Waren gegen Pelze, Rauchwaren und andere Produkte, die von Händlern aus der Region, aus Moskau und aus Sibirien auf die Jahrmärkte gebracht wurden. Träger des Handels waren sowohl in Archangelsk als auch später in St. Petersburg ausländische Kaufleute sowie Händler aus dem Nordwesten Russlands. Dabei durften russische Kaufleute sowohl Groß- als auch Detailhandel betreiben, während letzterer ausländischen Kaufleuten untersagt war.¹⁰¹ Die russischen Händler, die in St. Petersburg, Archangelsk und anderen Grenzstädten des Russischen Reiches ihre Geschäfte

93–101; *Ders.*, Tamožennye knigi Evropejskoj Rossii XVIII v. v fondach RGADA (količestvennaja, chronologičeskaja i geografičeskaja charakteristika), in: Archeologičeskij ežegodnik za 2005 god. Moskau 2007, 394–462. Veröffentlicht wurde bislang nur ein Bruchteil der von Razdorskij lokalisierten Zollbücher. Die Veröffentlichungen stehen zudem ausschließlich in Druckform zur Verfügung, was zu einer starken Einschränkung der Analysemöglichkeiten dieses einzigartigen historischen Quellenbestandes führt.

⁹⁸ Vgl. die Auswahlbibliographie am Ende dieses Kapitels.

⁹⁹ Zusammengefasst durch *Hermann Kellenbenz/Marie-Élisabeth Xifaras*, Marchands en Russie au XVIIe–XVIIIe siècles, in: Cahiers du Monde russe et soviétique 11, 1970, 576–620; 12, 1971, 76–109.

¹⁰⁰ *Veluwenkamp*, Predprinimateli (wie Anm. 65); *N.I. Ivanova*, Nemeckie predprinimateli v St. Peterburge (XVIII–XX vv.). St. Petersburg 2002; *Viktor N. Zacharov*, Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskoj trgovle XVIII veka/West-European Merchants in Russian Trade of the 18th Century. Moskau 2005.

¹⁰¹ *Kellenbenz/Xifaras*, Marchands (wie Anm. 99), 614.

tätigten, waren meist nicht in den Städten ansässig: Sie erreichten die Handelsstädte im Frühling oder im frühen Sommer und reisten vor Wintereinbruch wieder ab.¹⁰²

Spätestens seit dem englisch-russischen Handelsvertrag von 1734 hatten britische Kaufleute eine herausragende Stellung im russischen Außenhandel inne. Eine Übersicht über den russischen Außenhandel in St. Petersburg im Jahr 1764 zeigt, dass 30,7% der Importe und 62,3% der Exporte auf britische Kaufleute entfielen.¹⁰³ Kanzleiberichte über die Beteiligung russischer und ausländischer Kaufleute am Warenaustausch im Hafen von St. Petersburg im Jahr 1764 zeigen, dass der Übermacht der Briten im Exportgeschäft eine überragende Stellung russischer Kaufleute im Import ausländischer Waren gegenüberstand. Im Jahr 1797 waren die Verhältnisse immer noch sehr ähnlich: 28,0% der Importe und 62,8% der Exporte wurden von in St. Petersburg aktiven britischen Kaufleuten abgewickelt.¹⁰⁴ Zudem zeigt ein Vergleich der Zusammensetzung der im Hafen von St. Petersburg aktiven Kaufmannschaft in den Jahren 1764 und 1797, dass die Beteiligung russischer und niederländischer Kaufleute gegen Ende des Jahrhunderts zugunsten deutscher Kaufleute abnahm (siehe Tabelle 1). Insgesamt bleibt jedoch festzuhalten, dass die Träger des Handels im Norden Russlands und an der Ostseeküste europäische und russische Kaufleute waren, während armenische Kaufleute aufgrund ihrer Privilegien im Transithandel mit persischer Seide eine Sonderrolle innehatten, die in der statistischen Übersicht in der Tabelle 1 nur bedingt zum Ausdruck kommt.

Tabelle 1: Zusammensetzung der Kaufmannschaft im Hafen von St. Petersburg, 1764 und 1797 (Handelsvolumen in 1.000 Rubel).

	1764				1797			
	Import	%	Export	%	Import	%	Export	%
Großbritannien	1179,5	21,6	3747,7	63,7	1815,8	30,7	3429,6	62,3
Niederlande	822,7	15,1	423,2	7,2	589	10,0	306,6	5,6
Deutsche Staaten	996,6	18,3	722,3	12,3	1364	23,1	974	17,7
Lübeck	472,5	8,7	294,1	5,0	569,2	9,6	351,2	6,4
Hamburg	401,8	7,4	267,6	4,5	377,9	6,4	291,8	5,3
Rostock	38,6	0,7	139,5	2,4	40,6	0,7	143,5	2,6
Preußen	45,6	0,8	17,7	0,3	201,7	3,4	131,1	2,4
Sachsen	38,1	0,7	0,2	0,0	30,9	0,5	0,2	0,0
Sonstige	56,3	1,0	3,2	0,1	143,7	2,4	56,2	1,0
Dänemark	57,2	1,0	89,1	1,5	123,2	2,1	97,9	1,8

¹⁰² Ebd., 614f.; *Jarmo Kotilaine*, Quantifying Russian Exports via Arkhangel'sk in the XVIIth Century, in: *Journal of European Economic History* 28/2, 1999, 249–300, hier 252.

¹⁰³ *Zacharov*, *Kupcy* (wie Anm. 100), 560f.

¹⁰⁴ Ebd., 563f.

Schweden	27,9	0,5	8	0,1	21,2	0,4	15,7	0,3
Schweiz	117	2,1	52,6	0,9	113,1	1,9	53,4	1,0
Frankreich	76,8	1,4	25,5	0,4	59,2	1,0	35	0,6
Italien	40,4	0,7	108,2	1,8	45,1	0,8	116,1	2,1
Danzig					2,6	0,0		0,0
Ostseeprovinzen					65,6	1,1	10,6	0,2
Russland	1836,6	33,6	551,1	9,4	1646,4	27,8	468,2	8,5
Armenische Kaufleute	65,4	1,2	0,3	0,0				
Verschiedene & Passagiere	99,3	1,8	104,3	1,8				
Schiffer	82,3	1,5	53,1	0,9				
Sonstige	0,6	0,0			66,6	1,1	0,5	0,0
GESAMT	5459,5		5885,2		5911,8		5507,6	

(Quelle: *Zacharov*, Kupcy (wie Anm. 100), 560–564.).

Zusammen mit Nischni Nowgorod bildete Moskau das Epizentrum des zweiten, zentralrussischen Handelsraums. Dieser wurde mehrheitlich von russischen Händlern geprägt, die freilich nur in Ausnahmefällen das Handelsgeschehen dominierten und insbesondere im internationalen Warenverkehr gegenüber den kapitalkräftigeren und häufig von russischen Zaren privilegierten Kaufleuten aus den Niederlanden, Großbritannien und den deutschen Staaten das Nachsehen hatten.¹⁰⁵ Während der Handel in Moskau ganzjährig stattfand, prägte der Messehandel das Geschehen in Nischni Nowgorod. Dementsprechend war auch die Zusammensetzung der Kaufmannschaft in Moskau und Nischni Nowgorod unterschiedlich: Während in Moskau ansässige Großkaufleute bereits in den 1720er Jahren die Einfuhr von sibirischen (und chinesischen) Waren in die ehemalige Hauptstadt dominierten und in diesem Bereich auch Kommissionsgeschäfte nachweisbar sind,¹⁰⁶ scheint die Einfuhr von Waren auf die Messe von Makarjew eher von einer größeren Zahl reisender Fernkaufleute aus unterschiedlichen Regionen übernommen worden zu sein. Dies legen zumindest die Zollbücher über den Messehandel im Jahr 1720 nahe, welche deutlich machen, dass Kaufleute aus den nördlichen Städten Jaroslawl, Wologda, Jarensk und Kargopol Pelze, Lederwaren und einfache Produkte aus lokaler Produktion (z.B. Messer oder Hüte) auf örtlichen und regionalen Jahrmärkten erwarben und anschließend für den Weiterverkauf nach Makarjew und auf andere Jahrmärkte transportierten.¹⁰⁷ Dennoch brachten manche Händler auch

¹⁰⁵ *Solo 'eva/Lapteva*, Kupečestvo (wie Anm. 70).

¹⁰⁶ *B.B. Kafengauz*, Očerki vnutrennego rynka Rossii pervoj poloviny XVIII veka (po materialam vnutrennich tamožen). Moskva 1958, 198–199.

¹⁰⁷ Ebd., 151f.

ausländische Waren auf die Messe, die zunächst über die Häfen von Archangelsk oder St. Petersburg importiert wurden.¹⁰⁸

Trotz dieser Unterschiede standen Moskau und Nischni Nowgorod bzw. Makarjew in engen Beziehungen; moskauische Kaufleute prägten die Messe während eines Großteils ihrer Geschichte.¹⁰⁹ Die Händler, die diese Waren von Astrachan auf die Messe von Makarjew brachten, waren im Hinblick auf ihre Herkunft ausgesprochen vielfältig. Von 138 im Jahr 1720 in den Zollbüchern für den Warenverkehr mit Astrachan registrierten Kaufleuten kamen nur 12 aus der Stadt am Wolga-Delta. Die anderen kamen u.a. aus Moskau (11), Nischni Nowgorod (4) und vor allem aus der Umgebung von Cholmogory (15) unweit der Küste des Weißen Meeres, während der Anteil der armenischen (14), bucharischen (8), griechischen (5) und indischen (4) Kaufleute ebenfalls ansehnlich war.¹¹⁰ Der zentralrussische Handelsraum öffnete somit auch den südlichen Handelsraum mit seinen Beziehungen zum Osmanischen Reich und bis nach Zentralasien sowie den riesigen östlichen Handelsraum, der sich hinter dem Uralgebirge über ganz Sibirien und bis nach China erstreckte, für den internationalen Warenverkehr.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass im europäischen Teil des Großraums Nordeurasien überwiegend europäische und russische, aber auch armenische, griechische und andere Kaufleute aktiv waren. Im asiatischen Teil Nordeurasien hingegen dominierten sibirische und zentralasiatische Kaufleute. In den großen Handelszentren im Inneren Russlands, allen voran in Nischni Nowgorod, kamen russische, europäische, sibirische, armenische, persische und zentralasiatische Kaufleute zur Abwicklung ihrer Geschäfte zusammen. Die Handelsrouten zwischen dem Sund und Sibirien wurden somit von einer großen kulturellen Vielfalt geprägt und verbanden Handelsräume mit sehr unterschiedlichen Eigenschaften miteinander.

V. Handelsgüter

Für die Beschreibung des Warenverkehrs zwischen dem Sund und Sibirien ist es sinnvoll, zunächst Archangelsk, das „Fenster nach Europa“ im Moskauischen Reich des 17. Jahrhunderts, in den Blick zu nehmen. Denn hier wurden die gleichen Waren gehandelt, die mit einigen wichtigen Ausnahmen noch Jahrzehnte, wenn nicht gar Jahrhunderte, später den

¹⁰⁸ Ebd., 153, 155.

¹⁰⁹ *Anne Lincoln Fitzpatrick*, *The Great Russian Fair. Nizhnii Novgorod, 1840–1890*. New York 1990, 17.

¹¹⁰ *Kafengauz*, *Očerki* (wie Anm. 106), 145.

Warenverkehr zwischen Europa und Russland und somit auch zwischen Europa, Sibirien, Zentralasien und China prägten. Erhalten sind Beschreibungen des Warenhandels in Archangelsk um die Mitte des 17. Jahrhunderts sowie im Jahre 1673. Sie wurden im Zuge schwedischer diplomatischer Missionen nach Moskowien verfasst. Johann Philipp Kilburger, der an der Gesandtschaft von 1673 teilnahm, widmete dem europäischen, persischen, griechischen und chinesischen Handel Russlands in seinem Bericht jeweils ein Kapitel und klassifizierte die Warenströme von, nach und durch Russland aufgrund ihrer Herkunft und Hauptrichtung (s.o.). Für statistische Angaben griff Kilburger auf die bereits im Jahr 1653 von Johan de Rodes gesammelten Zahlen zurück.¹¹¹ Jedoch ist auch ein vorsichtiger Vergleich mit Mengenangaben zum Export über Archangelsk im Jahr 1673 möglich.¹¹² Trotz der gebotenen Vorsicht im Umgang mit diesen Zahlen existiert somit eine aussagekräftige Grundlage für eine Übersicht über die wichtigsten Export- und Importgüter im russischen Handel. Zu den bedeutsamen Exportgütern gehörte an erster Stelle schwarzer Kaviar aus der Umgebung von Astrachan und Kazan an der Wolga sowie aus der Region um Jaizk und Orenburg am Ural-Fluss (der bis 1775 Jaik genannt wurde).¹¹³ Dieser Handel war streng reguliert und nur dem moskauischen Großfürsten vorbehalten. Frei war hingegen der Handel mit dem viel weniger exklusiven ‚roten‘ Kaviar.¹¹⁴ Zweitens waren sibirische Pelze für den russischen Außenhandel über Archangelsk sehr wichtig. Zu den gefragten Sorten gehörten, neben einer Vielzahl an größeren und kleineren Pelzsorten, insbesondere Zobelpelze, -schwänze und -pfoten, die nicht nur nach Europa, sondern auch nach China und ins Osmanische Reich exportiert wurden.¹¹⁵ Bereits in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts war hingegen der Handel mit Eichhörnchen-Pelzen (Fehe) nach Westen aufgrund der steigenden chinesischen Nachfrage rückläufig. Immer mehr chinesische Händler reisten bis nach Tobolsk, um dort die begehrte Ware aufzukaufen.¹¹⁶ Drittens spielten Juchten aus der Umgebung von Kazan, Nischni Nowgorod, Moskau, Jaroslawl und Kostroma eine wichtige Rolle im russischen Exporthandel über Archangelsk, über die Winterroute nach Podolien und in die Ukraine sowie über die Winterroute in westlicher Richtung nach Livland.¹¹⁷ Namhafte weitere Exportgüter waren Teer, Pech und Pottasche; hinzu kamen kleinere Mengen Talg, Hanf, Flachs, Leinsaat, Seide und Rhabarber.

¹¹¹ *Kotilaine*, Quantifying (wie Anm. 102).

¹¹² Ebd.

¹¹³ *Kurc*, Sočinenie (wie Anm. 3), 94.

¹¹⁴ Ebd.

¹¹⁵ Ebd., 95–99.

¹¹⁶ *Kurc*, Sočinenie (wie Anm. 3), 96f.

¹¹⁷ Ebd., 100.

Importiert wurden vor allem Münzen (Dukaten, Reichstaler), Metallwaren, Waffen, Konsumgüter, Farbstoffe und Textilien.¹¹⁸

Ein Vergleich der Beschreibungen des Handel über Archangelsk in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts mit den detaillierten Angaben in den Zollregistern für St. Petersburg im Jahr 1764 zeigt, dass der Warenverkehr mit dem Ausland sich nur in einigen wenigen wichtigen Bereichen verändert hatte.¹¹⁹ Die Ausfuhr von Hanf, Flachs, Juchten und Talg gewann signifikant an Bedeutung, genauso wie die Ausfuhr von Holz aus St. Petersburg und den benachbarten Häfen Wyborg, Narwa, Pernau und Riga. Besonders wichtig wurde seit den 1720er Jahren der Export von Eisenwaren und russischen (groben) Textilien aus St. Petersburg. Eisenwaren erreichten die Hauptstadt hauptsächlich aus dem Uralgebirge, während Textilien zum Teil aus Sibirien und Astrachan, zum Teil aus der Umgebung von Moskau und Nischni Nowgorod nach St. Petersburg transportiert wurden. Pelze spielten weiterhin eine bedeutsame Rolle. Eine Vielzahl an Pelzsorten wurde aus Sibirien und Alaska (damals noch Russisch-Amerika) über St. Petersburg und die Leipziger Messen nach Westeuropa exportiert, während umfangreiche Mengen auch über Kjachta nach China exportiert wurden; im Gegenzug führte Russland chinesischen Tee und Rhabarber ein.

Festzuhalten bleibt die Rolle von Moskau und Nischni Nowgorod als Drehscheiben für den gesamten Warenverkehr im nördlichen Eurasien. So brachten Händler aus Zentralasien Textilien, Edelsteine, Farben und Sättel, aber auch persische Seide und chinesische Textilien nach Moskau und kauften dort Wachs, Honig, Juchtenleder, Pelzwaren, Waffen und westeuropäische Luxuswaren (z.B. Wein) ein. Die Ausfuhr von Moskau nach Süden bestand hingegen vor allem aus Pelzen und westeuropäischen Tuchen.¹²⁰ Aus Moskau wurden zudem nicht nur Handelswaren, sondern auch Erzeugnisse aus der regionalen (proto-)industriellen Produktion von Textilien, Schmuck und Metallwaren auf die Messe von Makarjew gebracht.¹²¹ Die Zollbücher für das Jahr 1720 enthalten Hinweise auf den Import von exklusiven ausländischen Textilien via Moskau.¹²² Hingegen erfolgte der Import von Pelz-, Textil- und Metallwaren auf die Messe von Makarjew hauptsächlich aus den nördlich und östlich gelegenen Regionen, während aus den südlichen Regionen Getreide eingeführt wurde.¹²³ Ein Teil des importierten Getreides stammte vom Jahrmarkt des Swenski-Klosters

¹¹⁸ Kotilaine, *Russia's Foreign Trade* (wie Anm. 66), 268–278.

¹¹⁹ A. V. Demkin, *Vnešnjaja trgovlja čerez peterburgskij port 1764 god. Vedomost' ob eksporte rossijskich tovarov*. Moskau 1996.

¹²⁰ Knackstedt, *Studien* (wie Anm. 18), 113.

¹²¹ Kafengauz, *Očerki* (wie Anm. 106), 122–129.

¹²² Ebd., 130f.

¹²³ Ebd., 132–135, 142.

im Süden Russlands, wohin aus Makarjew fast ausschließlich Pelze exportiert wurden;¹²⁴ ein weiterer Teil stammte aus den relativ jungen Anbaugeländen entlang der Niederen Wolga und des Don, wohin Erzeugnisse aus der zentralrussischen proto-industriellen Produktion exportiert wurden.¹²⁵ Die Zollbücher für das Jahr 1720 belegen, dass ein Teil des nach Makarjew importierten Getreides der Versorgung der neuen Hauptstadt St. Petersburg diente.¹²⁶ In separaten Zollbüchern wurde die für die Messe von Makarjew wichtige Einfuhr von Waren aus Astrachan verzeichnet. Deren Wert war fast genauso hoch wie der Gesamtwert der Verkäufe von Moskauer Waren sowie Gütern aus den umliegenden Regionen, was die besondere Bedeutung Astrachans als Tor nach Zentralasien hervorhebt.¹²⁷ Fisch machte etwa 43 % der Importe aus Astrachan auf die Messe von Makarjew aus, während der Großteil der Importe aus Textil-, Pelz-, Woll- und Lederwaren sowie Seide bestand.¹²⁸

Der Warenverkehr auf der Nord-Süd-Achse, auf der Nischni Nowgorod einen Knotenpunkt von Handelsrouten zwischen Archangelsk und St. Petersburg auf der einen und Astrachan auf der anderen Seite bildete, wurde durch einen regen Verkehr mit sibirischen und chinesischen Waren auf der Ost-West-Achse von China und Sibirien nach Moskau und Makarjew bzw. Nischni Nowgorod ergänzt. Sowohl in Moskau als auch in Makarjew überwog der Import von sibirischen Pelzen, Metallen und Salz aus dem Uralgebirge und vor allem von Seide und aus Baumwolle gefertigten chinesischen Textilien (*kitajki, kamka*). Tee spielte in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts allenfalls eine untergeordnete Rolle.¹²⁹ Nachdem die in dreijährigem Rhythmus verkehrenden staatlichen Karawanen von Moskau nach China 1755 eingestellt wurden und der seit Anfang des 18. Jahrhunderts bestehende private russisch-chinesische Handel in Kjachta 1762 freigegeben wurde, erhielt der Teehandel auf der Messe von Makarjew (später Nischni Nowgorod) allmählich seine herausragende Bedeutung. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte chinesischer Tee sich sogar zum wichtigsten Importgut im chinesisch-russischen Handel entwickelt.¹³⁰ Die Messe von Nischni Nowgorod spielte in dieser Entwicklung eine überaus wichtige Rolle als Drehscheibe für Güterströme aus Europa, Zentralasien, Sibirien und China.¹³¹

¹²⁴ Ebd., 167.

¹²⁵ Ebd., 136, 142, 170–172.

¹²⁶ Ebd., 174.

¹²⁷ Ebd., 122, 132, 143.

¹²⁸ Ebd., 145.

¹²⁹ Ebd., 195f.

¹³⁰ Heller, Kjachta (wie Anm. 46), 527.

¹³¹ Zur Wolgastadt und ihrer Messe im 19. Jahrhundert: Fitzpatrick, The Great Russian Fair (wie Anm. 109).

VI. Handelszentren

Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts spielten die Hansestädte Nowgorod und Pskow eine wesentliche Rolle im Warenaustausch zwischen Moskowien und Westeuropa. Im 16. Jahrhundert waren zeitweise Narwa und Wyborg die wichtigsten Anlaufstellen für den Handel mit Moskowien, während sich nach der Rückeroberung dieser Häfen durch Schweden (1581 bzw. 1595) die direkten maritimen Handelsbeziehungen zwischen Europa und dem Moskaischen Reich nach Archangelsk verlagerten. Zur gleichen Zeit entwickelte sich die Stadt Moskau zum Zentralort für den internationalen Warenhandel. Politische Maßnahmen, insbesondere die Zwangsumsiedlung von Adligen und Händlern aus Städten wie Nowgorod, Pskow und Smolensk, verstärkten die zentrale Stellung Moskaus im internationalen Warenverkehr des nördlichen Eurasien.¹³² Spätestens ab dem 16. Jahrhundert prägten vor allem Danzig, Königsberg und Riga die Außenhandelsbeziehungen im Ostseegebiet.¹³³ Unter dem Einfluss der schwedischen Vorherrschaft im Ostseeraum entwickelten sich ab dem frühen 17. Jahrhundert verschiedene Orte an der (nicht genau festgelegten) Grenze zwischen dem Moskaischen Reich und Schweden zu neuen Zentren des Warenverkehrs. Zu diesen Handelsstädten gehörten sowohl die ehemalige Hansekontor-Stadt Nowgorod und das an alten Handelsrouten zwischen Wolga und Ladogasee gelegene Tichwin als auch die am Finnischen Meerbusen gelegenen Häfen von Narwa, Wyborg und Nyen.¹³⁴

Abb. 8.3: *Topographische Vorstellung der Neuen Russischen Haupt-Residenz und See-Stadt St. Petersburg*, Kupferstich von Johann Baptist Homann (1664–1724), um 1720

Ab dem frühen 18. Jahrhundert übernahm St. Petersburg die zentrale Rolle der ehemaligen schwedischen Häfen im Finnischen Meerbusen, während das aufstrebende Russische Reich der schwedischen Vormacht im Ostseeraum im Großen Nordischen Krieg ein Ende setzte.¹³⁵ Im Zuge dieses Krieges und der Gründung von St. Petersburg verlagerte sich der Begegnungsort zwischen europäischen und russischen Händlern erneut an die Ostseeküste. Noch vor dem Ende des Krieges vollzog sich eine Verlagerung der internationalen

¹³² Knackstedt, Studien (wie Anm. 18), 126.

¹³³ North, Geschichte (wie Anm. 8), 114–121, 149–153; Andrej Kotljarchuk, Riga and Commercial Aspects of the Lithuanian-Swedish Relationship during the Seventeenth Century, in: Hanno Brand/Leos Müller (Hrsg.), The Dynamics of Economic Culture in the North Sea and Baltic Region. Hilversum 2007, 240–250.

¹³⁴ Dazu ausführlich: Kotilaine, Russia's Foreign Trade (wie Anm. 66); Kaspar Kepsu, The Unruly Buffer Zone, in: Scandinavian Journal of History 42/4, 2017, 414–438.

¹³⁵ Klaus Zernack, Nordosteuropa. Skizzen und Beiträge zu einer Geschichte der Ostseeländer. Lüneburg 1993, 157–202; North, Geschichte (wie Anm. 8), 167–173.

Warenströme von Archangelsk nach St. Petersburg, das bereits 1712 die neue Hauptstadt des Russischen Reiches wurde. Noch unter der Herrschaft Peters des Großen entwickelte sich St. Petersburg zum wichtigsten Zentrum für überseeische Importe nach Russland sowie für den Warenexport aus dem russischen Kernland. Gegründet an der Stelle Nyens in der Mündung der Newa,¹³⁶ überholte St. Petersburg durch eine rasante, mithilfe interventionistischer wirtschaftspolitischer Maßnahmen forcierte Entwicklung in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts schnell die meisten anderen Häfen im Ostseegebiet.¹³⁷ Die zweite Jahrhunderthälfte war vom Aufstieg Preußens und den Teilungen Polen-Litauens sowie von der zunehmenden Bedeutung des Ostseegebiets als Lieferant von Getreide und Schiffbaumaterialien (*naval stores*) an Großbritannien geprägt.¹³⁸ Im Zuge dieser Veränderungen erlebte Memel einen bemerkenswerten Aufstieg, der sich aber in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts deutlich abschwächte.¹³⁹ Nach der Kontinentalsperre (1806–1813) und den damit einhergehenden Disruptionen im Warenverkehr zwischen Nordeurasien und Westeuropa wurden internationale Warenströme vor allem über die preußischen Häfen Stettin und Danzig sowie die russischen Häfen Riga und St. Petersburg gelenkt.

Von herausragender Bedeutung für die Entwicklung des Außenhandels von St. Petersburg seit dem frühen 18. Jahrhundert war der Anschluss an den zentralrussischen Handelsraum, der von den Städten Moskau und Nischni Nowgorod dominiert wurde. Im Handelsraum ‚Zentralrussland‘ formten die Städte Kostroma, Jaroslawl, Twer, Rschew, Wjazma, Kaluga, Tula und Rjasan einen sprichwörtlichen Kreis um Moskau, das sich bereits im 16. Jahrhundert zum alleinigen Zentrum des russischen Manufakturwesens entwickelt hatte, und Nischni Nowgorod bzw. das 70 Kilometer weiter östlich gelegene Makarjew, das sich seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts allmählich zum zentralen Messehandelsplatz im nördlichen Eurasien entwickelte. Dabei unterschied sich der Messehandel in Makarjew mit seinen festen

¹³⁶ Andrej Iogann Gipping, *Vvedenie v Istoriju Sankt-Peterburga, ili Neva i Nienšanc*. St. Petersburg 2003 [Erstdruck 1909]; P.E. Sorokin, *Landskrona – Nevskoe Ust’e – Nienšanc: 700 let Selenija na Neve*. St. Petersburg 2001.

¹³⁷ N.N. Repin, *Ot Diskriminacii k Fritrederstvu. Pravitel’stvennaja Reglamentacija Torgovli čerez Archangel’sk v 20-60-e Gody XVIII v. i ee Rezul’tat*, in: Ju.N. Bepjatych (Hrsg.), *Archangel’sk v XVIII veke/Arkhangelsk in the XVIII century*. St. Petersburg 1997, 228–249; Repin, *Izmenenie* (wie Anm. 82).

¹³⁸ Dazu ausführlich: Herbert H. Kaplan, *Russian Overseas Commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*. Philadelphia 1995. Für eine Übersicht der Historiographie über die Teilungen Polen-Litauens siehe Markus Krzoska, *Teilungserfahrungen und Traditionsbildung. Die Historiographie der Teilungen Polen-Litauens (1795–2011)*, in: Hans-Jürgen Bömelburg/Andreas Gestrich/Helga Schnabel-Schüle (Hrsg.), *Die Teilungen Polen-Litauens. Inklusions- und Exklusionsmechanismen – Traditionsbildung – Vergleichsebenen*. Osnabrück 2013, 37–104.

¹³⁹ Werner Scheltjens, *Die politische Ökonomie der Teilungen Polens, oder der Ostseehandel neukonfiguriert – Ein Werkstattbericht*, in: Günther Schulz (Hrsg.), *Ordnung und Chaos. Trends und Brüche in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Stuttgart 2019, 29–51.

Zeiten – anfangs nur ein Tag (der 25. Juli), seit den 1660er Jahren zwei Wochen und ab dem frühen 18. Jahrhundert ein Monat bis 40 Tage (zunächst vom 1. bis 31 Juli, dann vom 15. Juli bis zum 15. August und schließlich vom 15. Juli bis zum 25. August)¹⁴⁰ – stark vom permanenten, durch wachsenden Eigenbedarf und zunehmende industrielle Produktion vorangetriebenen Handelsgeschehen an den Moskauer Großhandelshöfen (*Gostiny Dvor*). Während in Moskau die Großhandelshöfe und die regelmäßige Ankunft von Karawanen mit staatlichen Monopolgütern, wie z.B. chinesischem Tee oder Rhabarber, das Handelsgeschehen prägten, nahm die Entwicklung der Messe von Makarjew, nicht zuletzt im Zuge staatlicher Bemühungen um die Abstimmung unterschiedlicher Messetermine im Russischen Reich, einen anderen Verlauf.¹⁴¹ Seit dem frühen 18. Jahrhundert wurde die Messe von Makarjew Teil eines gesamtrussischen Systems von zeitlich mehr oder weniger aufeinander abgestimmten Jahrmärkten und Messen, das es kleinen wie größeren Kaufleuten ermöglichte, ihre Waren im Laufe eines Jahres an mehreren Orten anzubieten.¹⁴² Bereits um 1720 spielten in diesem System der sibirische Jahrmarkt von Irbit und der südrussische Jahrmarkt des Swenski-Klosters in der Nähe von Brjansk eine bedeutsame Rolle.¹⁴³ Für den gesamten Warenverkehr zwischen St. Petersburg und Sibirien war die Messe von Makarjew von überragender Bedeutung, denn sie war sowohl aus dem Westen als auch aus dem Osten und Süden sehr gut über Wasser erreichbar. Gefördert durch russische Regierungsbeamte, die sich darum bemühten, die Messe bekannt zu machen und die Verknüpfung mit anderen großen Jahrmärkten im Süden des Reiches (Swenski-Kloster und Kursk) zu optimieren, wurde die Messe von Makarjew in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu einem zentralen Umschlagplatz für den kontinentalen Warenverkehr zwischen Europa und Asien.¹⁴⁴

VII. Geld, Kredit und Handelsusancen

Die Abwicklung von Finanztransaktionen und die Kreditvergabe zwischen Händlern gestalteten sich in den Zentren des regionalen und überregionalen Warenverkehrs recht unterschiedlich. Dennoch lassen sich zwei Merkmale hervorheben, die den Zahlungsverkehr im nördlichen Eurasien und insbesondere im Moskauischen bzw. Russischen Reich nachhaltig prägten. Das erste Merkmal ist, dass der Zahlungsverkehr (und insgesamt der Umgang mit

¹⁴⁰ Fitzpatrick, *The Great Russian Fair* (wie Anm. 109), 16, 25.

¹⁴¹ Scheltjens, *North-Eurasian Fairs* (wie Anm. 54), 335–340.

¹⁴² Kafengauz, *Očerki* (wie Anm. 106), 185.

¹⁴³ Ebd., 166f.

¹⁴⁴ [anon.], *Polnaja istorija Nižegorodskoj jarmarki, prežde byvšej Makar’evskoj*. Moskau 1833, 22.

Geld) durch andauernde Geldknappheit und Kreditmangel gekennzeichnet war. Im 17. Jahrhundert wurden Geschäfte entweder durch Barzahlung mit Silbermünzen oder in Form von Tauschgeschäften getätigt.¹⁴⁵ Die insgesamt geringe Kreditvergabe im 17. Jahrhundert erfolgte weitgehend durch Klöster.¹⁴⁶ Silbermünzen wurden meistens aus importierten Talern und Dukaten geprägt, weil das Moskauische Reich über keine eigenen Silbervorkommen verfügte.¹⁴⁷ Zusätzlich beeinträchtigt wurde der ohnehin eher primitive Zahlungsverkehr im Moskauischen Reich durch den plötzlichen Übergang von einer Silber- zu einer Kupferwährung in den späten 1650er Jahren, welcher eine Inflationswelle zur Folge hatte und 1662 im berühmten ‚Moskauer Kupferaufstand‘ gipfelte.¹⁴⁸

Wichtige (durch die Kosten der Kriegführung ausgelöste) Anstöße für die Modernisierung des Zahlungsverkehrs gab Peter der Große; diese wurden von seinen Nachfolgerinnen weitergeführt. Am Anfang stand die Einführung des Rubels als Münzeinheit im Jahre 1700;¹⁴⁹ diese Maßnahme blähte jedoch das Geldvolumen im ‚System der Fünfkopekenstücke‘ (1723) maßlos auf, was – in Kombination mit Münzverschlechterung und der weiten Verbreitung von Falschgeld – den Handel erheblich behinderte.¹⁵⁰ Auch wenn spätestens seit 1730 deutlich war, dass alle Handelsgeschäfte unter den starken Wertschwankungen zwischen Kupfer- und Silbergeld litten und sich eine Reform des Münzwesens aufdrängte,¹⁵¹ dauerte es noch bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts (1754), ehe die erste russische Bank gegründet wurde, die Kredite an Adlige und Händler vergab.¹⁵² Erst im letzten Drittel des 18. Jahrhundert wurden weitere Schritte zur Modernisierung des Zahlungsverkehrs und zur Förderung des internationalen Handels unternommen. Nachdem die internen Zölle bereits 1753–1757 abgeschafft worden waren, wurden im Rahmen des groß angelegten ‚Katherinischen Systems‘ die Tarife schrittweise liberalisiert (1767, 1782) und ein Papiergeld – der sogenannte Assignat-Rubel – eingeführt (1769).¹⁵³ Im Jahre 1786 wurden die Möglichkeiten der Kreditvergabe ausgeweitet und neben der Staatsbank für Assignaten auch eine Bank und eine Versicherungsanstalt für

¹⁴⁵ *Hellie*, Economy (wie Anm. 72), 539.

¹⁴⁶ *Boris Ananich*, The Russian Economy and Banking System, in: Dominic Lieven (Hrsg.), *Imperial Russia, 1689–1917* (Cambridge History of Russia, 2). Cambridge 2006, 394–425, hier 394.

¹⁴⁷ *Hellie*, Economy (wie Anm. 72), 539; *Klaus Heller*, Die Geld- und Kreditpolitik des Russischen Reiches in der Zeit der Assignaten (1768–1839/43). Wiesbaden 1983, 6.

¹⁴⁸ *Hellie*, Economy (wie Anm. 72), 539f.; *Walther Kirchner*, Ein Beitrag zur deutsch-russischen Wirtschaftsgeschichte des 18. Jahrhunderts. Über die Zahlungsbilanz, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge 38, 1990, 356–371, hier 359; *Heller*, Geld- und Kreditpolitik (wie Anm. 147), 5–8.

¹⁴⁹ *Heller*, Geld- und Kreditpolitik (wie Anm. 147), 9.

¹⁵⁰ Ebd., 9–15.

¹⁵¹ Ebd., 11f.

¹⁵² *Ananich*, The Russian Economy (wie Anm. 146), 396.

¹⁵³ *Ananich*, The Russian Economy (wie Anm. 146), 396–398.

Adlige eingerichtet.¹⁵⁴ Weil der Wert der Assignaten jedoch immer weiter hinter den Wert des Silbers zurückfiel, war spätestens nach den Napoleonischen Kriegen eine weitere Reform des Finanzwesens fällig.¹⁵⁵ Unter Alexander I. (1777–1825, reg. ab 1801) wurde eine Kommerzbank eingerichtet (1818), die rasch ein relativ umfassendes Netz von Filialen aufbaute und für die Abwicklung von Wechselgeschäften zuständig war.¹⁵⁶ Die Wertschwankungen des Papiergeldes bereiteten jedoch weiterhin Probleme und machten in den späten 1830er Jahren weitere Reformen notwendig. An die Stelle der Assignat-Rubel trat 1841 der Kreditrubel als Banknote.¹⁵⁷

Das zweite Merkmal des Zahlungsverkehrs im nördlichen Eurasien besteht darin, dass mit zunehmender Entfernung von den damaligen Finanzzentren Europas – Amsterdam im 18. und London im 19. Jahrhundert – die Bedeutung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs abnahm und die Relevanz von Bargeld, Tausch und nicht-schriftlichen Formen der Kreditvergabe für die Abwicklung von Warengeschäften im Fernhandel zunahm. Eine Wechselordnung, die für den Anschluss an den europäischen Zahlungsverkehr sorgen sollte, wurde 1729 verabschiedet und entwickelte sich zumindest in St. Petersburg und Moskau zu einer Alternative zum Zahlungsverkehr in barer Münze oder als Gütertausch.¹⁵⁸

Während Moskau, St. Petersburg und später Odessa (ab 1817) Anschluss an das europäische System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs fanden und die Kreditvergabe unter Händlern zumindest in Form von Kontrakten weit verbreitet war,¹⁵⁹ kam noch am Ende des 19. Jahrhunderts ein Großteil der Geschäfte auf der Messe von Nischni Nowgorod ohne Wechselverkehr aus.¹⁶⁰ In dieser Hinsicht scheint die Messe also kaum eine Entwicklung durchgemacht zu haben, denn auch in den 1840er Jahren wurden nur für etwa ein Drittel der Geschäfte Wechsel benutzt, während der restliche Handel entweder mit Bargeld, in Form einer mündlichen Kreditvergabe oder in Form eines Tausches abgewickelt wurde. Der Tauschhandel nahm erst seit Anfang des 18. Jahrhunderts in Archangelsk, St. Petersburg und anderen Ostseehäfen zugunsten eines zunehmenden Geldverkehrs ab,¹⁶¹ blieb aber in weiten Teilen des Russischen Reiches weiterhin die Regel. Nicht nur an der russisch-chinesischen Grenze in Kjachta wurde er vertraglich festgelegt; auch entlang der kaukasischen Verteidigungslinie wurden im frühen 19. Jahrhundert verschiedene Tauschbörsen für den

¹⁵⁴ Ebd., 397.

¹⁵⁵ Ausführlich zur Entwertung des Assignats *Heller*, Geld- und Kreditpolitik (wie Anm. 147).

¹⁵⁶ *Ananich*, The Russian Economy (wie Anm. 146), 401f.

¹⁵⁷ Ebd.

¹⁵⁸ *Zacharov*, Kupcy (wie Anm. 100), 417–484.

¹⁵⁹ Ebd., 485–545.

¹⁶⁰ *G.A. Dichtjar*, Vnutrennjaja torgovlja v dorevoljucionnoj Rossii. Moskau 1960, 146.

¹⁶¹ *Kirchner*, Beitrag (wie Anm. 148), 359.

Handel mit den Kaukasischen Bergvölkern eingerichtet, so zum Beispiel in Krasnodar und Ust-Labinsk.¹⁶² Tauschhandel wurde zudem zwischen Deutschen und Russen unter anderem auf den Leipziger Messen und in Breslau praktiziert.¹⁶³ Im Großraum Nordeurasien existierte der bargeldlose Zahlungsverkehr bis ins 19. Jahrhundert hinein neben weiteren, zum Teil primitiven Formen des Zahlungsverkehrs und der Kreditvergabe,¹⁶⁴ die nicht zuletzt Ausdruck eines dauerhaften Geldmangels waren.¹⁶⁵ So fand die kulturelle Vielfalt und die Verschiedenheit der Handelsräume im nördlichen Eurasien ebenfalls Ausdruck in der breiten Palette an Handelsgewohnheiten und Usancen für die Abwicklung von Finanzgeschäften. Die Händler, die den in Kjachta gekauften Tee nach Nischni Nowgorod brachten, wurden zumindest teilweise mit Bargeld bezahlt. Diese Händler nutzten dieses Bargeld für den Ankauf von Textilien, Pelzen und Metallwaren, die für den Export nach China bestimmt waren. Ihr Handel funktionierte daher als eine Art Katalysator für die gesamte Messe. Tatsächlich gehen Zeitgenossen so weit zu behaupten, dass die Messe von Nischni Nowgorod nicht vor der Ankunft des chinesischen Tees anfangen konnte. Denn noch bevor das Messegeschehen einsetzte und die Preise für die angebotenen Waren festgesetzt wurden, waren die Preise für Tee ausgehandelt worden. Auch die Bedingungen für die Kreditvergabe wurden am Ergebnis der Verhandlungen der sogenannten ‚Händler-Konferenz‘, die aus sechs vornehmen Persönlichkeiten bestand, und des Teeverkaufs auf der Messe festgemacht.¹⁶⁶ In dieser Hinsicht hatte Tee große Bedeutung für den Erfolg oder Misserfolg einer Messe, denn die Preisfestsetzung wirkte sich stark auf die Kredit- und Finanzierungsmöglichkeiten aller an der Messe beteiligten Händler aus und beeinflusste so den Verkauf vieler Waren auf der Messe. Im Vergleich zu jener Zeit, in der Tee auf der Messe von Makarjew noch unbedeutend war, ist dies eine bemerkenswerte Entwicklung.

VIII. Globale Verflechtungen

In der Zeit von ca. 1500 bis 1850 entwickelte sich der Großraum Nordeurasien, der sich vom Sund bis nach Sibirien, Zentralasien und China erstreckte, von einer noch weitgehend unbekannten Landmasse hin zu einem wirtschaftlich und politisch vom Russischen Reich dominierten *global player*. Stets traten im langwierigen Erschließungsprozess des nördlichen Eurasien wirtschaftliche wie territorialpolitische Faktoren zusammen auf. Treibende Kräfte

¹⁶² Ksenija Ju. Suchomlinova, Regulirovanie torgovyh otnošenij meždu kazakami i gorcami v pervoj polovine XIX v., in: Vestnik Rossijskogo universiteta družby narodov 17/4, 2018, 752–768.

¹⁶³ Kirchner, Beitrag (wie Anm. 148), 359.

¹⁶⁴ P.I. Mel'nikov, Nižegorodskaja jarmarka v 1843, 1844 i 1845 godach. Nischni Nowgorod 1846, 255.

¹⁶⁵ Ebd., 144.

¹⁶⁶ Ebd., 250.

für die unermüdliche territoriale Expansion des Großfürstentums Moskau und später des Russischen Reiches waren sowohl die Suche nach Rohstoffen als auch die Erschließung, Konsolidierung und Kontrolle von direkten Handels- und Transportrouten nach Westeuropa, Zentralasien und China. Von Anfang an waren sich die moskauischen Herrscher dabei des Potenzials des zunehmend von ihnen dominierten eurasischen Kernlandes als Transitzone für den persischen und chinesischen Handel nach Europa bewusst. Die zunehmende Ausdehnung des Moskauischen Reiches über das nördliche Eurasien ging zudem mit einer immer deutlicher sichtbar werdenden Selbst- und Fremdwahrnehmung Russlands als Bindeglied zwischen Europa und Asien einher. Diese Wahrnehmung fokussierte zunächst Archangelsk als Fenster nach Europa im 17. Jahrhundert, erlebte aber einen Durchbruch mit dem Vordringen Russlands an die Ostseeküste und insbesondere mit der Gründung von St. Petersburg als ‚Neues Amsterdam‘ am Anfang des 18. Jahrhunderts. Die Ostsee mit ihren Flussmündungen und Häfen fungierte als Tor zum nördlichen Eurasien, während sich in Zentralrussland Moskau und Nischni Nowgorod weiterhin als Drehscheiben für europäische, sibirische, zentralasiatische und chinesische Warenströme entwickelten. Erst im Zuge der südlichen Expansion des Russischen Reiches im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts und der allmählichen Öffnung des Bosphorus für den internationalen Schiffsverkehr gewann das Schwarze Meer an Bedeutung für internationale Warenströme aus Zentralrussland und dem nordeurasischen Kernland.¹⁶⁷ Damit stand das Schwarze Meer mit seinen meist eisfreien Häfen im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmend mit der Ostsee in Konkurrenz. Zur gleichen Zeit verringerte sich im globalen Maßstab die Bedeutung der Warenströme zwischen Nordeurasien und Westeuropa zunehmend. Diese Entwicklung war sowohl der Rückständigkeit des Russischen Reiches in Bezug auf Produktionstechniken und Innovationen als auch der Konkurrenz des transatlantischen Handels mit Getreide und Schiffbaumaterialien und der protektionistischen Handelspolitik Russlands geschuldet. Mit der Öffnung chinesischer Häfen für den internationalen Warenverkehr um die Mitte des 19. Jahrhunderts war somit die Ära des nordeurasischen Handels zunächst vorüber.

IX. Auswahlbibliografie

Attman, Artur, The Struggle for Baltic Markets. Powers in Conflict, 1558–1618. Göteborg 1979.

Bagrow, Leo, A History of Russian Cartography up to 1800. Wolfe Island, Ont. 1975.

¹⁶⁷ *King*, The Black Sea (wie Anm. 15).

- Busch, Tracy Nichols*, Connecting an Empire. Eighteenth-Century Russian Roads, from Peter to Catherine, in: *Journal of Transport History* 29/2, 2008, 240–258.
- Dahlmann, Dittmar*, Sibirien vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Paderborn 2009.
- Fitzpatrick, Anne Lincoln*, The Great Russian Fair. Nizhnii Novgorod, 1840–1890. New York 1990.
- Foust, Clifford M.*, Muscovite and Mandarin. Russia's Trade with China and its Setting 1727–1805. Chapel Hill 1969.
- Heller, Klaus*, Der russisch-chinesische Handel in Kjachta. Eine Besonderheit in den außenwirtschaftlichen Beziehungen Rußlands im 18. und 19. Jahrhundert, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Neue Folge 29, 1981, 515–536.
- Heller, Klaus*, Die Geld- und Kreditpolitik des Russischen Reiches in der Zeit der Assignaten (1768–1839/43). Wiesbaden 1983.
- Hellie, Richard*, The Muscovite Law Code (Ulozhenie) of 1649. Irvine, Cal. 1988.
- Hoffmann, Peter*, Ostsibirien und Nordpazifik in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Die Diskussion um die Ausdehnung Asiens. Frankfurt a.M. 2013.
- Jones, Robert E.*, Getting the Goods to St. Petersburg. Water Transport from the Interior, 1703–1811, in: *Slavic Review* 43/3, 1984, 413–433.
- Jones, Robert E.*, The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh 2013.
- Kafengauz, B.B.*, Očerki vnutrennego rynka Rossii pervoj poloviny XVIII veka (po materialam vnutrennich tamožen). Moskau 1958.
- Kaplan, Herbert H.*, Russian Overseas Commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II. Philadelphia 1995.
- Kellenbenz, Hermann/Xifaras, Marie-Élisabeth*, Marchands en Russie au XVIIe–XVIIIe siècles, in: *Cahiers du Monde russe et soviétique* 11, 1970, 576–620; 12, 1971, 76–109.
- Kotilaine, Jarmo*, Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World. Leiden 2005.
- Lincoln, W. Bruce*, Die Eroberung Sibiriens. München/Zürich 1996.
- Matthee, Rudi*, Anti-Ottoman Politics and Transit Rights. The Seventeenth-Century Trade in Silks between Safavid Iran and Muscovy, in: *Cahiers du Monde russe* 35/4, 1994, 739–761.
- Monahan, Erika*, The Merchants of Siberia. Trade in Early Modern Eurasia. Ithaca/London 2016.
- North, Michael*, Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen. München 2011.
- Rheinheimer, Gerhard* (Hrsg.), Meereskunde der Ostsee. Berlin u.a. ²1996.

Romaniello, Matthew P., The Elusive Empire. Kazan and the Creation of Russia, 1552–1671. Madison 2012.

Troebst, Stefan, Die Kaspi-Volga-Ostseeroute in der Handelspolitik Karl XI. Die schwedischen Persien-Mission von Ludvig Fabritius 1679–1700, in: Forschungen zur Osteuropäischen Geschichte 54, 1998, 127–204.

Veluwenkamp, Jan Willem, Archangel'sk. Nederlandske Predprinimateli v Rossii 1550–1785/Archangel. Nederlandse Ondernemers in Rusland 1550–1785. Moskau 2006.

Zacharov, Viktor N., Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskoj trgovle XVIII veka/West-European Merchants in Russian Trade of the 18th Century. Moskau 2005.