

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 53/2 (2022), 14-27

DOI: 10.60684/msg.v53i2.59

Tilman Plath

*Universität Greifswald*

**„Fremde Negocianten“ in St. Petersburg und Riga  
im 18. Jahrhundert als Herausforderung des  
rusländischen Merkantilismus**

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Tilman Plath 2022



## „Fremde Negocianten“ in St. Petersburg und Riga im 18. Jahrhundert als Herausforderung des russländischen Merkantilismus

*After the foundation of St. Petersburg, Russia became part of the thriving global markets during the eighteenth century. While meeting the mercantilist aim of export surpluses, the goal of active participation in global markets with a Russian merchant fleet failed despite ongoing governmental efforts. In the northwestern port cities, most importantly Riga and St. Petersburg, this stark contrast between economic success and failure became most apparent. While both ports shared a common fate functionally with regard to foreign trade, they differed greatly in cultural and historical terms. Hence, this article argues that the different setting, notwithstanding the failure vis-à-vis the dominance of foreign merchants, was a common feature of trade in both cities.*

### 1. Einleitung

„Die Deutschen werden uns niemals beibringen, wie wir achtsam leben und nichts umsonst ausgeben, sie lobpreisen nur das, wovon ein Vorteil für sie und nicht für uns abfällt. Sie bereichern nicht nur sich, sondern auch ihre Brüder mit allen möglichen Tricks, und uns stoßen sie immer weiter in die Armut“.<sup>1</sup>

Der russische Kaufmann Ivan Posoškov berührte mit dieser Aussage von 1725 ein Grunddilemma der russländischen Außenhandelspolitik des 18. Jahrhunderts: Wie konnte Russland an dem expandierenden globalen Handel teilhaben, ohne in Abhängigkeit von ausländischen Kaufleuten zu geraten, die nicht nur finanziell der russländischen Konkurrenz überlegen waren, sondern auch über ein größeres handelspolitisches Wissen verfügten?

Mit dieser Situation stand Russland nicht allein da. Die ökonomischen Leitsätze, die später unter dem Begriff des Merkantilismus zusammengefasst wurden, verwiesen allgemein darauf, dass gleichzeitig ein globales Handelsnetzwerk entstand und sich die staatliche Wirtschafts- und Handelspolitik institutionalisierte.<sup>2</sup> Demnach galt es, die Staatseinnahmen zu erhöhen, indem durch

<sup>1</sup> Ivan T. Posoškov, *Kniga o skudosti i bogatstve i drugie sočinenija*. Red. i komentarii B. B. Kafengauza, Moskva 1951, S. 764.

<sup>2</sup> Der Merkantilismusbegriff wird hier im traditionellen (Eli Heckscher) und breiten (Lars Magnussen) Sinne gebraucht. Siehe: Eli F. Heckscher, *Mercantilism*, London 1935; Lars Magnussen, *The political economy of mercantilism*, London/New York 2015; Zur ak-

intensivierten Außenhandel Handelsbilanzüberschüsse erzielt wurden. Begleitet wurde diese frühneuzeitliche Expansion des Außenhandels durch die Entstehung global operierender Handelsnetzwerke, die wie die großen Handelskompanien meist halbstaatlich organisiert waren und in den großen Handelszentren, zunächst in Amsterdam und später in London, ansässig waren. Diese Netzwerke operierten zwar im Interesse ihrer Heimatstaaten, waren im kulturellen Sinne aber durchaus heterogen.<sup>3</sup>

Peter I. war vom handelspolitischen Erfolg insbesondere der Niederländer inspiriert, deren Praktiken er bereits auf seiner Großen Gesandtschaftsreise 1697/1698 kennengelernt hatte. Zu dieser war er aufgebrochen, um sich mit westeuropäischem Wissen vertraut zu machen. Er wollte Russland an diesem Erfolg teilhaben lassen, indem er sich von merkantilistischen Prinzipien leiten ließ. Die dem Merkantilismus inhärente Grundspannung zwischen globaler Vernetzung und staatlicher Kontrolle führte im Falle des Zarenreichs zum Problem der Kontrolle über den Außenhandel, wo ausländische und russländische Kaufleute aufeinandertrafen.<sup>4</sup>

Die sogenannten „fremden Negocianten“, international operierende Kaufleute, die im 18. Jahrhundert vor allem aus den Niederlanden und Großbritannien stammten, wurden primär und gemäß dem fiskalisch orientierten merkantilistischen Denken steuerrechtlich definiert. Doch spielten kulturelle Aspekte, wie schon das Zitat Posoškovs deutlich macht, auch eine Rolle. Sprachkompetenz war für die Teilhabe am Welthandel von entscheidender Bedeutung. Im für Russland strategisch wichtigen Ostseeraum befanden sich die Deutschbalten gegenüber russischen Kaufleuten im Vorteil, da sie an den hier niederdeutsch beziehungsweise niederländisch geführten Handel gewohnt waren und auch das Englische eher erlernten. Aus diesem Grunde stellten sie zwischen „fremden Negocianten“ und russischen Kaufleuten einen bemerkenswerten Sonderfall dar. Dies galt auch insofern, als bis 1781 eine Zollgrenze die Ostseeprovinzen vom Binnenmarkt Russlands trennte und die deutschbaltischen Kaufleute in dieser Hinsicht als Ausländer im Innern Russlands galten.<sup>5</sup>

Orte, an denen die ausländischen Kaufleute auf ihre russländischen Handelspartner trafen, waren die nordwestlichen Hafenstädte, zwischen denen un-

tuellen Debatte des Begriffs siehe: Moritz Isenmann (Hrsg.), Merkantilismus. Wiederaufnahme einer Debatte, Stuttgart 2014.

<sup>3</sup> Perry Gauci, *The politics of trade. The overseas merchant in state and society, 1660 - 1720*, Oxford 2003.

<sup>4</sup> Mit „russländischen Kaufleuten“ sind Untertanen des Russischen Reiches gemeint. „Russische Kaufleute“ hingegen bezeichnet im Folgenden russischsprachige Kaufleute.

<sup>5</sup> Viktor N. Zacharov, *Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskom torgovle XVIII veka*, Moskva 2005, S. 47.

geachtet ihrer funktionalen Ähnlichkeit große kulturelle Unterschiede bestanden. Die alte Hafenstadt Archangel'sk am Weißen Meer verlor durch die russländischen Eroberungen während des Großen Nordischen Krieges und die handelspolitischen Maßnahmen Peters I. an Bedeutung.<sup>6</sup> An der Ostsee hingegen standen sich die neue Hafenstadt St. Petersburg und die alte, traditionelle Hanse- und Hafenstadt Riga als potenzielle Konkurrenten gegenüber.

Der wesentliche Unterschied zwischen Riga und St. Petersburg ist dabei offensichtlich: Während es sich bei Riga um eine schon 1201 gegründete alte Hansestadt mit jahrhundertealter Handelstradition handelte, war St. Petersburg eine erst 1703 erschaffene Neugründung. Diese avancierte zu einer frühneuzeitlichen Planstadt, die man eher mit New York (wegen des schnellen Wachstums als Hafenstadt) oder Karlsruhe (wegen des Residenzstadtcharakters) vergleichen könnte als mit Riga. Was die Topografie St. Petersburgs betrifft, so wird es allerdings eher mit seinem Vorbild Amsterdam oder Venedig verglichen, da Peter seine kanaldurchzogene Stadt in unwirtlicher Umgebung errichten ließ. Trotz des erschwerten Baus in sumpfiger Umgebung wuchs die Stadt unter Beteiligung einer Vielzahl ausländischer Architekten und Spezialisten sowie durch staatliche Zwangsmaßnahmen schnell zum politischen und kulturellen Zentrum des Russländischen Reiches heran, wo sich ab 1712 auch die zentralen Reichsbehörden befanden.<sup>7</sup>

Riga hingegen blickte zwar auf eine lange Handelstradition zurück, doch erlebte es während des Großen Nordischen Krieges mit dem Ende der schwedischen Herrschaft einen Wendepunkt. Während der Belagerung der Stadt 1709/10 war die Pest ausgebrochen, sodass die Einwohnerzahl bei der Übernahme durch die Russen 1710 auf einen Tiefpunkt von wenigen Tausend gesunken war.<sup>8</sup> Da die politische Unterstützung fehlte, erholte sich die Stadt nur langsam. Somit hatte St. Petersburg Riga schnell überholt und wurde mit über 200 000 Einwohner\*innen zum Ende des 18. Jahrhunderts zur größten Stadt im Ostseeraum, während in Riga zu diesem Zeitpunkt nur gut 20 000 Einwohner\*innen lebten.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Vgl. den Beitrag von Simon Dreher in diesem Heft.

<sup>7</sup> Evgenij Anisimov, *Peterburg vremen Petra Velikogo*, Moskau 2011; Jan Kusber, *Kleine Geschichte St. Petersburgs*, Regensburg 2009.

<sup>8</sup> Edgars Dunsdorfs, *Latvijas vēsture. 1710-1800*, Sundbyberg 1973, S. 275f.; Janis Zutis, *Ostzejniskij vopros v XVIII veke*, Riga 1946, S. 630; Teodors Zeids, *Feodālā Rīga*, Rīga 1978, S. 253. Zur Geschichte Rigas während des Großen Nordischen Krieges siehe auch: Kevin C. O'Connor, *The House of Hemp and Butter. A History of Old Riga*, Ithaca, NY 2019, S. 224-258.

<sup>9</sup> Zur vergleichenden Perspektive auf die beiden Städte in der *longue durée* vgl. Klaus Meyer, *Riga und St. Petersburg. Zwei Ostseemetropolen im Vergleich*, in: Klaus Meyer/Dittmar Schorkowitz (Hrsg.), *Russland - vertraute Fremde. Neues und Bleibendes in histori-*

Trotz ihrer unterschiedlichen Größe, Geschichte und Charakters bietet sich ein Vergleich der beiden Städte jedoch mit Blick auf ihre handelspolitische Funktion als „Fenster nach Europa“ an – als Orte, an denen beim Aufeinandertreffen von „fremden Negocianten“ und russländischen Kaufleuten über die Position Russlands im Welthandel verhandelt wurde. Oder als Frage formuliert: Wie gestaltete sich das Verhältnis zwischen „fremden Negocianten“, einheimischen Kaufleuten und staatlicher Handelspolitik in den beiden wichtigsten russländischen Ostseehäfen?

Die Situation in Riga und St. Petersburg kann dabei durchaus als exemplarisch für die expandierenden europäischen Hafentstädte der Frühen Neuzeit gelten, denn dies waren jene Orte, an denen merkantilistische Handelspolitik mit international operierenden Kaufleuten zusammentraf und somit eine sowohl kulturelle als auch ökonomische Spannung erzeugt wurde.<sup>10</sup> Entsprechend befanden sich beispielsweise die deutschen Kaufleute in London oder die portugiesischen Juden in Hamburg und Livorno in einer mit den „fremden Negocianten“ in Riga und St. Petersburg vergleichbaren Position.<sup>11</sup> Hier wie dort brachten die ausländischen Kaufleute nicht nur Waren und Wohlstand ins Land, sondern stellten für die örtlichen Kaufleute und die staatliche Handelspolitik eine ökonomische Konkurrenz und eine kulturelle Herausforderung dar. Das Thema liegt daher an der Schnittstelle zwischen älteren und jüngst wieder aufkommenden strukturgeschichtlichen Forschungsansätzen zu staatlicher beziehungsweise imperialer Handelspolitik einerseits<sup>12</sup> und eher akteurs-

scher Perspektive, Frankfurt am Main u.a. 2008, S. 265-281.

<sup>10</sup> Vgl. Mary Lindemann, *The Merchant Republics*. Amsterdam, Antwerp, and Hamburg, 1648-1790, Cambridge 2017. Zur Spannung zwischen merkantilistischer Politik und lokaler Wirtschaftsinteressen am Beispiel Marseilles vgl. Junko Thérèse Takeda, *Between Crown and Commerce. Marseille and the Early Modern Mediterranean*, Baltimore/London 2011.

<sup>11</sup> Vgl. Margrit Schulte Beerbühl, *The Forgotten Majority. German Merchants in London, Naturalization, and Global Trade, 1660-1815*, New York 2015; Manuel Herrero Sánchez/Klemens Kaps (Hrsg.), *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800. Connectors of Commercial Maritime Systems*, London/New York 2017; Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven/London 2009; Jorun Poettering, *Migrating Merchants. Trade, Nation, and Religion in Seventeenth-century Hamburg and Portugal*, Berlin/Boston 2019.

<sup>12</sup> Beispiele für eine Renaissance der imperialen Perspektive auf die Handelspolitik unter Betonung der geografischen Bedingtheiten im Falle Russlands: Werner Scheltjens, *North Eurasian Trade in World History, 1660-1860. The Economic and Political Importance of the Baltic Sea*, London/New York 2022; Matthew P. Romaniello, *Enterprising Empires. Russia and Britain in Eighteenth-century Eurasia*, Cambridge u.a. 2019.

zentrierten Forschungen zu Kaufleuten und ihren Netzwerken in den Hafenstädten andererseits.<sup>13</sup>

## *2. Riga und St. Petersburg und ihre handelspolitische Rolle im Russländischen Reich*

Was die Struktur des Handels betrifft, so zeichnete beide Städte ein ausgeprägter Exportüberschuss hauptsächlich agrarischer Produkte aus. In Riga dominierten Holzprodukte den Export, vor allem Masten. Daneben spielten Getreideexporte eine nicht unwesentliche Rolle – im Gegensatz zu St. Petersburg, das aufgrund der unwirtlichen Umgebung und der hohen Bevölkerungszahl erst spät Getreide exportieren konnte.<sup>14</sup> St. Petersburg war als Exporthafen für Hanf, Leinen und Flachs bekannt, daneben wurde auch Eisen von dort ausgeführt. Beide Städte importierten vor allem Luxuswaren aus Westeuropa, wobei St. Petersburg aufgrund der größeren innerstädtischen Nachfrage deutlich größere Mengen konsumierte als Riga.

Mit Blick auf die Entwicklung des Handels kann verallgemeinert werden, dass zwar beide Städte im 18. Jahrhundert ein stetiges Wachstum des Handels zu verzeichnen hatten, die Entwicklung in Riga aber deutlich langsamer voranschritt.<sup>15</sup> Schnell konnte St. Petersburg seinen Vorsprung ausbauen, was unter anderem an dem deutlich größeren Hinterland der Stadt lag, welches durch den von Peter I. angeregten Kanalbau bis ans Kaspische Meer und nach Sibirien erschlossen wurde.<sup>16</sup> Trotz dieser Unterschiede profitierten sowohl Riga als auch St. Petersburg damit zum einen von der wachsenden Dynamik des Außenhandels und zum anderen von der in beiden Städten vorliegenden positiven Außenhandelsbilanz, was mit dem merkantilistischen Kalkül idealtypisch übereinstimmte.

<sup>13</sup> Margrit Schulte Beerbühl/Jörg Vögele (Hrsg.), *Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants, and Commercial Cities, c. 1640 - 1939*, Frankfurt am Main u.a. 2004; Lisa Sturm-Lind, *Actors of Globalization. New York Merchants in the Global Trade, 1784-1812*, Leiden/Boston 2018; Thomas Leng, *Fellowship and Freedom. The Merchant Adventurers and the Restructuring of English Commerce, 1582-1700*, Oxford 2020.

<sup>14</sup> Robert E. Jones, *Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811*, Pittsburgh 2013, S.63.

<sup>15</sup> Zu der Zusammensetzung der Handelswaren und der statistischen Entwicklung in beiden Städten vgl. Heinrich von Storch, *Supplementband zum fünften, sechsten und siebenten Theil des Historisch-statistischen Gemäldes des Russischen Reichs*, Leipzig 1803, S. 1f., 10. Arcadius Kahan/Richard Hellie, *The Plow, the Hammer, and the Knout. An Economic History of Eighteenth-century Russia*, Chicago 1985, S. 164f., 244.

<sup>16</sup> Ènessa G. Istomina, *Vodnyj transport Rossii v doreformennyj period*, Moskva 1991; Robert E. Jones, *Getting the Goods to St. Petersburg: Water Transport from the Interior 1703-1811*, in: *Slavic Review* 43, 1984, S. 413-433.

Allerdings gab es zwei markante Aspekte, die nicht mit merkantilistischen Vorstellungen in Einklang zu bringen waren. Trotz massiver Bemühungen, vor allem von Peter I., gelang es nicht, ausländische Produkte mit Hilfe der neu gegründeten Manufakturen zu ersetzen. Folglich exportierte Russland praktisch nur Agrarprodukte und importierte Fertigwaren.<sup>17</sup> Trotz ebenfalls kontinuierlicher Anstrengungen gelang es Peter I. und seinen Nachfolger\*innen auch nicht, den Außenhandel durch russländische Kaufleute unter russländischer Flagge durchzuführen. Englische, holländische und norddeutsche Kaufleute ließen sich nicht aus diesem lukrativen Geschäft vertreiben, was die Grenzen der russländischen Außenhandelspolitik deutlich aufzeigte. Da dies sowohl in Riga als auch in St. Petersburg misslang, stellt sich also die Frage, was die russländische Regierung tat, um den Handel in diesen beiden Städten unter die Kontrolle der einheimischen Kaufleute zu bringen – und warum ihren Maßnahmen der Erfolg versagt blieb.<sup>18</sup>

### 3. „Fremde Negocianten“ und einheimische Kaufleute in Riga

In Riga wollten die lokalen deutschbaltischen Kaufleute ihre althergebrachten und in der Kapitulationsurkunde von 1710 bestätigten Privilegien verteidigen,<sup>19</sup> was ihnen bis zur neuen Handelsordnung von 1765 auch gelang.<sup>20</sup> Bedroht fühlten sie sich von drei Seiten: Erstens von der wachsenden Übermacht der holländischen und englischen Kaufleute, die den Handel auf der Ostsee zunehmend kontrollierten. Zweitens von der russländischen Zentralmacht, die den Markt in Riga auch russischen Kaufleuten öffnen wollte und darüber hinaus den Standort St. Petersburg gegenüber Riga begünstigte. Schließlich kam drittens noch eine Rigaer Besonderheit hinzu: die polnischen und jüdischen Handelspartner, die einen Großteil des Hinterlandes der Stadt kontrollierten und somit außerhalb der Reichweite russländischer Gesetzgebung agieren konnten. Das änderte sich erst durch die Teilungen Polen-Litauens zum Ende des Jahrhunderts.<sup>21</sup> Die zollpolitische Bevorteilung St. Petersburgs durch die russländische Regierung bewirkte weniger eine intendierte Abwanderung der Handels-

<sup>17</sup> Aleksandr Lappo-Danilevskij, *Russkija promyšlenija i torgovja kompanii v pervoj polovine XVIII stoletija*, St. Peterburg 1899.

<sup>18</sup> Für einführende Überlegungen zur Frage eines russländischen Merkantilismus vgl. Leonid B. Šejnin, *Peterburg i rossijskij merkantilizm. Ėpokha Petra I*, Moskva 1997.

<sup>19</sup> Udo Handrack, *Der Handel der Stadt Riga im 18. Jahrhundert*, Riga 1932, S. 14.

<sup>20</sup> Zur neuen Handelsordnung für Riga vgl. *Ustav o Rižskoj komercii - Der Stadt Riga Handelsordnung*, *Polnoe Sobranie Zakonov (PSZ)*, Nr. 12518, 07.12.1765.

<sup>21</sup> So entstammten beispielsweise noch 1767 zwei Drittel der Exportwaren in Riga aus Polen-Litauen, vgl. Kahan/Hellie, S. 250.

ströme von Riga nach St. Petersburg, sondern vielmehr eine Umlenkung auf Königsberg und Danzig, die zusammen mit Riga um das polnisch-litauische Hinterland konkurrierten.<sup>22</sup>

Mit Blick auf die Konkurrenz durch die „fremden Negocianten“, in Riga vor allem die Holländer, versuchten einige Rigaer Kaufleute, den Holländern auf der Ostsee Konkurrenz zu machen. Die Zahl der Rigaer Schiffe, die den Sund passierten, blieb jedoch niedrig und erreichte erst ab 1770 wieder einen zweistelligen Wert, gegenüber 750 Schiffen insgesamt, die zu dieser Zeit den Hafen von Riga ansteuerten.<sup>23</sup>

Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass die russländische Zentralregierung hier nicht als Gegner auftrat, sondern im Gegenteil ganz im Sinne einer merkantilistischen Politik die eigenen – in diesem Fall die Rigaer – Kaufleute unterstützte. Das widerspricht zumindest dem in der deutschbaltischen Historiografie geprägten Bild einer Riga-feindlichen Zentralregierung. So schenkte Peter höchstpersönlich der Stadt Riga zwölf Handelsschiffe, die allerdings in kürzester Zeit entweder sanken oder nicht mehr rentabel waren und verkauft wurden, sodass weder die Eigeninitiative noch die staatliche Unterstützung zu nachhaltigen Erfolgen gegenüber den „fremden Negocianten“ führten.<sup>24</sup> Zarin Anna zahlte 1734 wiederum 100 000 Albertusthaler<sup>25</sup> in die in diesem Jahr gegründete „Handlungs-Cassa“, welche als erste Bank Rigas fungierte.<sup>26</sup> Doch auch diese Maßnahme konnte die Finanzschwäche der lokalen Kaufleute nicht nachhaltig beheben.<sup>27</sup> Zarin Elisabeth sicherte 1758 den Rigaer Kaufleuten Unterstützung im Kampf gegen polnische Kaufleute zu, die durch Mittelsmänner in Riga Zollgebühren umgingen und so den einheimischen Kaufleuten unredlich Konkurrenz machten.<sup>28</sup> Und Katharina II. ermöglichte durch staatliche finanzielle Unterstützung in den 1760er Jahren einen dringend benötigten Hafenausbau, der aus eigenen lokalen Mitteln nicht bezahlbar

<sup>22</sup> „Oben erwähnte Erhöhung der Seezölle hat ferner ein neues clandestines Commercium von Toropez und anderen im smolenskischen Gouvernement liegenden Städten nach Königsberg und Danzig veranlasst“. Zitat aus Johann Gotthilf Vockerodt, *Russland unter Peter dem Grossen*. Nach d. handschriftl. Berichten Johann Gotthilf Vockerodt's u. Otto Pleyer's, Leipzig 1872, S. 67.

<sup>23</sup> Dunsdorfs, S. 448f.

<sup>24</sup> Ebd., S. 450f.

<sup>25</sup> Ursprünglich aus den spanischen Niederlanden stammende Währung, die den Ostseehandel der Frühen Neuzeit dominierte und in Riga bis zum Ende des 18. Jahrhunderts dominant blieb.

<sup>26</sup> Constantin Mettig, *Geschichte der Stadt Riga, mit Ansichten und Plänen, sowie Abbildungen im Text*, Riga 1897, S. 393.

<sup>27</sup> Handrack, S. 21f.

<sup>28</sup> Russländisches Historisches Staatsarchiv (RGIA), f.796, op. 39, d.77, l.2, Ob"javlenie (Verkündigung), 06.03.1758.

gewesen wäre.<sup>29</sup> Zusätzlich gewährte sie Rigaer Kaufleuten einen Kredit von 500 000 Albertusthalern, um sie aus der finanziellen Abhängigkeit von den holländischen und englischen Kaufleuten zu befreien.<sup>30</sup> Auch die durch die zollpolitische Förderung St. Petersburgs entstandene Abwanderung von Handelsströmen nach Königsberg, Memel und Danzig versuchte Katharina II. durch spezielle Zollerleichterungen für Kaufleute aus Polen-Litauen rückgängig zu machen.<sup>31</sup>

Ging es jedoch um Beschwerden der Rigaer Kaufleute über Kaufleute aus dem russischen Kernland, die den örtlichen Grundsatz „Gast, handle nicht mit Gast!“ missachteten und somit das Handelsmonopol der örtlichen Gilde umgehen wollten, so war die Parteinahme des Staates zugunsten der lokalen Kaufmannschaft schwächer ausgeprägt. Aus Petersburger Perspektive erwuchs aus der Konkurrenz zwischen russischen und deutschbaltischen Kaufleuten für den Staat kein Nachteil. Doch erst 1775 schaffte es Ivan Fatov aus Vjazma als erster russischer Kaufmann, in die Rigaer Kaufmannschaft aufgenommen zu werden.<sup>32</sup> Ihm folgten bis zum Ende des Jahrhunderts noch über hundert weitere. Insbesondere während der sogenannten Statthalterschaftsepoche (1787-1797), als Katharina II. versuchte, Rigas Verwaltung an die russländische Stadtverwaltung anzugleichen, verloren die lokalen Kaufleute ihre Privilegien. Dies bedeutete einen tiefen Einschnitt in die lokale Handelspraxis, sodass der „deutsche Charakter“ Rigas angeblich schon damals verloren gegangen sei.<sup>33</sup> Stattdessen sei, wie ein deutschbaltischer Autor – Constantin Mettig – auf dem Höhepunkt der sogenannten Russifizierung Ende des 19. Jahrhunderts schrieb, „der rohe Pöbel“ in das Handelsleben der Stadt eingedrungen.<sup>34</sup>

Allerdings war die Integration in den Gesamtstaat für die deutschsprachigen Kaufleute nicht nur negativ. Viele der großen Rigaer Kaufmannsfamilien wie Berens, Barlay de Tolly, Schwartz, Porten oder Sengbusch eröffneten Handlungshäuser in St. Petersburg, um dort am Aufschwung teilzuhaben, was die Konkurrenzperspektive auf die beiden Städte relativiert.<sup>35</sup> Einige blieben auch dort und profitierten vom handelspolitischen Potenzial der Stadt, wie der Rigaer Kauf-

<sup>29</sup> Handrack, S. 12.

<sup>30</sup> Phillip H. Clendinning, The Anglo-Russian Trade Treaty of 1766. An Example of Eighteenth Century Power Group Interests, in: The Journal of European Economic History 19, 1990, S. 475-520, hier S. 505.

<sup>31</sup> Ustav o Rižskoj komercii - Der Stadt Riga Handelsordnung.

<sup>32</sup> Zeids, S. 273.

<sup>33</sup> Handrack, S. 12.

<sup>34</sup> Mettig, S. 403.

<sup>35</sup> Zur Geschichte der Familie Schwartz vgl. Arend Buchholtz, Geschichte der Rigaischen Familie Schwartz, Berlin 1921; allg. vgl. Zeids, S. 268-272.

mann Matthias Schiffner, der um 1750 zu den reichsten Bürgern St. Petersburgs zählte.<sup>36</sup>

Die Expertise der Rigaer Kaufleute wurde in St. Petersburg gern gesehen. Beispielsweise übernahm St. Petersburg das System der Rigaer Bracke, also der Qualitätskontrolle von Exportwaren.<sup>37</sup> Auch der Plan von 1723, zwanzig russische Kaufmannsöhne nach Reval und Riga zu schicken, um sie dort das Handelsgewerbe erlernen zu lassen, zeugt von Rigas Vorbildfunktion für St. Petersburg.<sup>38</sup> Es ist daher nicht überraschend, dass deutschsprachige Kaufleute aus den Ostseeprovinzen oft als sogenannte Kommissionäre in St. Petersburg tätig waren, als Vertreter meist englischer Firmen in St. Petersburg, um den Handel mit dem Innern Russlands zu organisieren. Dabei konnten sie auf ähnliche Erfahrungen in holländischen Diensten von Riga aus zurückblicken.<sup>39</sup> Ihre Eigenschaft als russländische Staatsbürger und ihre Sprachkenntnisse machten sie zu idealen Vermittlern zwischen ausländischen Firmen und dem russländischen Markt.<sup>40</sup>

Somit eröffneten sich den Rigaer Kaufleuten in St. Petersburg ganz neue Möglichkeiten, am Außenhandel teilzuhaben, auch wenn sie in Riga die Dominanz der holländischen Kaufleute nicht brechen konnten. Doch auch in der neuen Hauptstadt begann schon 1703 mit dem Eintreffen des holländischen Schiffes „Jungfrau Cornelia“ die lange Tradition ausländischer Handelskontakte.<sup>41</sup>

<sup>36</sup> Klaus Heller, Der wirtschaftliche Beitrag der Deutschbalten und der städtischen Rußlanddeutschen zur Modernisierung und Europäisierung Rußlands im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Boris Meissner/Alfred Eisfeld (Hrsg.), Der Beitrag der Deutschbalten und der städtischen Rußlanddeutschen zur Modernisierung und Europäisierung des Russischen Reiches im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Köln 1996, S. 77-94, hier S. 86.

<sup>37</sup> Christoph Friedrich Menke, Die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Hansestädte zu Rußland im 18. und frühen 19. Jahrhundert, Göttingen 1959, S. 36.

<sup>38</sup> O priležnom nabljudenii, čtoby Rossijskie tovary bolee na den'gi prodavaemy, o rasprostranienii torgovli s Francieju, Ispanieju i Portugallieju, o kitovom promysle ob učreždenii kompanii, o posylke v čužie kraj molodcz ljudej iz torgovago klassa dlja obučenija komerciu, Polnoe Sobranie Zakonov (PSZ), Nr. 4348, 08.11.1723.

<sup>39</sup> Elisabeth Harder-Gersdorff, Riga als Handelsmetropole des Ostseeraums in der Frühen Neuzeit (16.-18. Jahrhundert), in: Ilgvars Misāns/Horst Wernicke (Hrsg.), Riga und der Ostseeraum. Von der Gründung 1201 bis in die Frühe Neuzeit, Marburg 2005, S. 261-294, hier S. 275.

<sup>40</sup> Heinrich Friedrich von Storch, Historisch-statistisches Gemälde des russischen Reichs, Bd. 8, Riga 1803, S. 254f.

<sup>41</sup> Petr N. Petrov, Istorija Sankt-Peterburga. s osnovanija goroda do vvedenija v dejstvie Vybornogo gorodskogo upravlenija po učreždenijam o gubernijach 1703-1782. Nachdruck von 1885, St. Petersburg 2004, S. 43.

#### 4. „Fremde Negocianten“ und einheimische Kaufleute in St. Petersburg:

Peter I. hatte zunächst große Mühe, die russischen Kaufleute für seine neue Hafenstadt zu begeistern, sodass 1725 erst 162 russische Kaufleute gegenüber immerhin 180 ausländischen Kaufleuten in der Stadt gezählt wurden.<sup>42</sup> Zur Mitte des Jahrhunderts waren es dann immerhin bereits zwischen 1500 und 2000 russische Kaufleute.<sup>43</sup>

Im Außenhandel aktiv waren die Großkaufleute – die sogenannten Gosti, welche in der von Peter I. 1724 geschaffenen ersten Gilde aufgingen. Die zweite Gilde kontrollierte den Binnenhandel und die 1742 eingerichtete dritte Gilde den regionalen Kleinhandel. In der zweiten und dritten Gilde waren ausschließlich russländische Kaufleute zugelassen. Ausländische Kaufleute durften im Zarenreich keinen Einzelhandel und keinen Handel untereinander betreiben.<sup>44</sup> Außerdem war es ihnen mit Ausnahme der Engländer zwischen 1734 und 1746 nicht gestattet, am Binnenhandel und am attraktiven Transithandel vor allem mit Persien teilzunehmen.<sup>45</sup> Sie entwickelten jedoch pragmatische Lösungen, um dieses Verbot zu umgehen, indem sie die russländische Untertanenschaft annahmen, in der Regel aber über alte Netzwerke den Kontakt zu den im Außenhandel aktiven Verwandten oder Kollegen pflegten. Die Möglichkeit dazu wurde ihnen 1785 durch einen Ukas Katharinas II. erleichtert, welcher ausländischen Kaufleuten die Möglichkeit eröffnete, Mitglied der ersten russischen Gilde zu werden. Von dieser Maßnahme erhoffte sie sich eine aktivere Handelstätigkeit „russländischer“ Kaufleute im steuerrechtlichen Sinne. Ausdrücklich wurde den ausländischen Kaufleuten sogar das Wahlrecht für regionale Verwaltungsorgane und das Recht, sich in Muttersprache vor Gericht verteidigen zu können, gewährt.<sup>46</sup> So ist auch das signifikante Wachstum des Anteils russländischer Kaufleute am Außenhandel von 1787 durch die Privilegierung russländischer Kaufleute in diesem Jahr und die gleichzeitig eröffnete

<sup>42</sup> Viktor Nikolaevič Zacharov, *Torgovlja zapadnoevropejskich kupcov v Rossii v konce XVII - pervvoj četverti XVIII v.*, in: *Istoričeskie Zapiski* 112, 1985, S. 177-214, hier S. 184.

<sup>43</sup> Lidija N. Semenova, *Byt i naselenie Sankt-Peterburga (XVIII vek)*. Moskva, Sankt-Peterburg 1998, S. 99.

<sup>44</sup> Anton Friedrich Büsching, *Neue Erdbeschreibung. Erster Theil, [Bd. 1] Theil, welcher Dänemark, Norwegen, Schweden, das ganze russische Reich, Preussen, Polen, Galizien und Lodomerien, Ungarn, Siebenbürgen, die europäische Turkey, und den Krimischen Staat, enthält*. 7. Aufl., Hamburg 1777, S. 663.

<sup>45</sup> Douglas Kugler Reading, *The Anglo-Russian Commercial Treaty of 1734*, Oxford 1939, S. 220; Boris Jul'evič Kagarlickij, *Periferijnaja imperija. Rossija i mirosistema*, Moskva 2003, S. 252.

<sup>46</sup> *Gramota na prava i vygody gorodam Rossijskoj Imperii. Polnoe Sobranie Zakonov (PSZ)*, Nr. 16187, 21.04.1785.

Wechselmöglichkeit von ausländischen Kaufleuten in die russische Gilde zu erklären.

Während 1786 erst 2,5 Millionen Rubel des Exports aus St. Petersburg durch russländische Kaufleute abgewickelt wurden, lag dieser Wert zwei Jahre später bei 10 Millionen. Umgekehrt sank der entsprechende Wert bei fast allen Gruppen von ausländischen Kaufleuten in dem gleichen Zeitraum.<sup>47</sup> Zur selben Zeit waren von 76 Großkaufleuten in St. Petersburg 73 ausländischer Herkunft, von denen ein Großteil zuvor ihre Staatsangehörigkeit gewechselt hatte.<sup>48</sup> Diese Fälle verdeutlichen, dass die Grenze zwischen „russländischem“ und „ausländischem“ Kaufmann außerordentlich fließend war und nicht zuletzt die bereits erwähnten Kaufleute aus den Ostseeprovinzen hierfür ein Beispiel waren.<sup>49</sup>

Waren also eher die „fremden Negocianten“ erfolgreich damit, sich Zugang zu den russländischen Binnenmärkten zu verschaffen, so gelang es umgekehrt russländischen Kaufleuten nur in geringem Maße, selbst mit eigenen Schiffen ins westliche Europa zu fahren und dort zu handeln – und das, obwohl dieses Ziel sowohl die Handelspolitik Peters I. als auch die seiner Nachfolger\*innen bestimmte. Der preußische Gesandte am Petersburger Hof, Johann Gotthilf Vockerodt, beobachtete, dass Peter I. „die Seehandlung, wovon sich die fremden Nationes in seinem Lande Meister gemacht, denselben aus den Händen spielen, und seine Russen encouragiren möchte, ihre Waaren in ihren eigenen Schiffen nach auswärtigen Ländern zu verführen. ... Sein Hauptaugenmerk bei dem Commerzwesen ist inzwischen beständig gewesen, aus seinen Unterthanen rechte Kaufleute zu machen, und sie dahin zu bringen, dass sie ihre Waaren nicht durch den Canal anderer seefahrenden Nationen, sondern vor eigene Rechnung, und mit eigenen Schiffsgefäßen verführen, und in auswärtigen Ländern debitorien möchten“.<sup>50</sup>

Und auch in der zweiten Jahrhunderthälfte, unter Katharina II., kam man im Kommerzkollegium zu einem ganz ähnlichen Urteil: „Russland ist reich, aber es betreibt noch immer nicht seinen eigenen Kommerz, denn der Verkauf der hierher gebrachten Waren durch Ausländer und der Einkauf der hierher transportierten russischen Waren durch sie dient nicht dem russischen Kommerz.

<sup>47</sup> Semenova, S. 100.

<sup>48</sup> Beispiele dieser Art sind in den Akten der Hafenzollbehörde St. Petersburgs festgehalten, wie vom Lübecker Kaufmann Karl Hinrich Riedel oder dem Kaufmann Friedrich Wilhelm Kimmel' (Kümmel?), die beide zu „russländischen“ Kaufleuten wurden, vgl. Peter Hoffmann, Sankt Petersburg – Stadt und Hafen im 18. Jahrhundert, Berlin 2003, S. 114f.; Boris Nikolaevič Mironov, K voprosu o roli russkogo kupečestva vo vnešnej torgovle Peterburga i Archangel'ska vo vtoroj polovine XVIII - načale XIX veka, in: Istorija SSSR, 1973, S. 129-140, hier S. 132f.

<sup>49</sup> Zacharov, Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskom torgovle XVIII veka, S. 47.

<sup>50</sup> Vockerodt, S. 73, 77.

Denn sie werden hierhergebracht und verkauft nicht auf russischer, sondern auf ausländischer Rechnung, und in folgedessen verdienen daran nicht die Russen, sondern die Ausländer“.<sup>51</sup>

In dieser Logik wiederholten sich die Versuche, auch in St. Petersburg die russländischen Kaufleute am Außenhandel partizipieren zu lassen. Ähnlich wie bei den geschenkten Schiffen an Riga hatte Peter auch versucht, Kaufleute mit bewaffneten Schiffen von St. Petersburg nach Südeuropa zu schicken, um dort russländische Waren zu verkaufen. Doch handelte es sich dabei um einmalige Unternehmungen.<sup>52</sup> Auch der Bau eigener Schiffe und die Bemannung durch russische Besatzungen gelang während des ganzen Jahrhunderts trotz mehrmaliger Bestrebungen nicht.<sup>53</sup> Ähnlich wie in Riga missglückten auch in St. Petersburg in der Regel Versuche russischer Kaufleute, mit eigenen Schiffen Handel mit Westeuropa zu betreiben – selbst als Anna 1731 die schon von Peter 1724 eingeführten Zollvergünstigungen für russländische Schiffe erweitern ließ.<sup>54</sup> Der preußische Gesandte Vockerodt bemerkte dazu im Jahre 1738: „Ob auch wohl unter seinen Nachfolgern, in specie unter der jetzigen Regierung [Anna, T.P.], einige Russen es gewaget, mit eigenen Schiffen zu handeln, so sind doch durch ein unbegreifliches Verhängnis fast alle ihre Schiffe, eines nach dem andern, und zwar die meisten im Gesichte von Cronstadt, verunglückt, so dass auch dieses Concept völlig zu Wasser worden, und die russische Handlung, in Ansehung der Seefahrt, noch beständig auf eben demselben Fuss stehet, wie es vor Alters gewesen ist“.<sup>55</sup>

Erst in der zweiten Jahrhunderthälfte verstärkte sich die Präsenz unter russländischer Flagge segelnder Schiffe auf der Ostsee, sodass im Jahre 1774 Michail Čulkov immerhin 153 Schiffe in St. Petersburg zählte, die formal in russländischem Besitz waren.<sup>56</sup> Doch handelte es sich dabei überwiegend um recht kleine Schiffe, die nur im näheren Küstenbereich auf dem Finnischen

<sup>51</sup> Institut des St. Petersburger Historischen Instituts der Akademie der Wissenschaften (ASPBIIRAN), ASPBIIRAN-F.36-Op.1-D.546-Bl.63, *Donoženie* 1789.

<sup>52</sup> Nikolaj N. Repin, *Torgovlja Rossii s evropejskimi stranami na otečestvennych sudach*. (konec XVII - seredina 60-ch godov XVIII v., in: *Istoričeskie Zapiski* 112, 1985, S. 141-176, hier S. 144f.

<sup>53</sup> V. P. Puzyrev u.a., *Pod flagom Rossii. Istorija zaroždenija i razvitija morskogo torgovogo flota*, Moskva 1995, S. 86.

<sup>54</sup> *Morskoj pošlinoj reglament ili ustav*. *Polnoe Sobranie Zakonov (PSZ)*, Nr. 5733, 31.03.1731.

<sup>55</sup> Vockerodt, S. 78.

<sup>56</sup> Michail D. Čulkov, *Istoričeskoe opisanie rossijskoj kommercii pri vseh portach i graničach ot drevnich vremjan do nyne nastojaščago. i vseh preimuščestvennych uzakonenij po onoj gosudarja imp. Petra Velikago i nyne blagopolučno carstvujuščej gosudaryni imp. Ekateriny Velikija*. (Band 4, Teil 5), Moskva 1786, S. 627.

Meerbusen unterwegs waren und nur selten Mittel- oder Südeuropa erreichten.<sup>57</sup> Außerdem variierten die Zahlen zwischen den Jahren teilweise in recht erheblichem Maße. Beispielsweise zählte der Petersburger Zoll im Jahre 1779 nur 65 russländische Schiffe in St. Petersburg.<sup>58</sup> Im gleichen Jahr besuchten den Hafen allerdings insgesamt 705 Schiffe, was die Übermacht der ausländischen Schiffe auch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts recht deutlich werden lässt.<sup>59</sup> In ähnlicher Größenordnung waren ein Jahr später in St. Petersburg 555 Schiffe gemeldet, von denen aber nur 18 unter russländischer Flagge segelten.<sup>60</sup> Zum Ende des Jahrhunderts erhöhte sich der Anteil der russländischen Kaufleute am Außenhandel auf fünf bis sieben Prozent, doch sei noch mal daran erinnert, dass 1786/87 viele ausländische Kaufleute die russländische Untertanenschaft annahmen, um im Binnenhandel aktiv sein zu können.<sup>61</sup> Das bewirkte zwar kurzzeitig den von staatlicher Seite erwünschten Effekt der Versteuerung ausländischer Handelstätigkeiten in St. Petersburg, veränderte aber nicht nachhaltig die Sozialstruktur der russischen Kaufleute in der Hauptstadt und deren Abhängigkeit von ausländischer Expertise und Kapital.

Schließlich bleibt auch für St. Petersburg zu konstatieren, dass das Ziel der Erhöhung des Anteils russländischer Kaufleute am Außenhandel mit unterschiedlichen Methoden verfolgt wurde, dabei aber nur geringe Teilerfolge erzielt wurden. Denn der Anteil des russländischen Außenhandels erhöhte sich zwar in bescheidenem Ausmaß, aber darunter waren viele ausländische Kaufleute, denen es immer wieder gelang, sich dem russländischen Fiskus zu entziehen, und die eine nachhaltige Etablierung einer erfolgreichen russländischen Kaufmannschaft in St. Petersburg eher behinderten.<sup>62</sup>

## 5. Fazit

Während die lokalen Kaufleute in Riga von der russländischen Handelspolitik zwar gegenüber den „fremden Negocianten“ unterstützt wurden, sahen sie sich gegenüber dem Hafenstandort St. Petersburg benachteiligt und außerdem zunehmend bedroht von russischen Kaufleuten, die sich an dem Geschäft in Riga beteiligen wollten. Auf der anderen Seite eröffnete sich ihnen die Möglichkeit, selbst nach St. Petersburg zu gehen und dort von dem schnellen Wachs-

<sup>57</sup> Repin, S. 148.

<sup>58</sup> ASPBIIIRAN-F.36-Op.1-D.556-Bl.452-455, Vedomost' Peterburgskoj tamožni, 05.05.1779.

<sup>59</sup> V. I. Pokrovskij, Značenie S.-Peterburga vo vnešnej torgovle Rossii, St. Petersburg 1899, S. 44.

<sup>60</sup> Puzyrev u.a., S. 58.

<sup>61</sup> Repin, S. 161; Mironov, S. 131f.

<sup>62</sup> Hoffmann, S. 114f.

tum der Handelsgeschäfte zu profitieren, vor allem als Kommissionäre zwischen den auch hier dominierenden „fremden Negocianten“ und dem russländischen Binnenhandel.

Mit ihrer Anwesenheit in St. Petersburg trugen sie selbst mit dazu bei, dass eine Unterscheidung zwischen „ausländischen“ und „russländischen“ Kaufleuten letztlich schwer zu treffen war, sodass die oben genannten statistischen Angaben nur Näherungswerte sein können. Das merkantilistische Ziel der Kontrolle des Außenhandels durch einheimische Kaufleute blieb jedoch das ganze Jahrhundert auf der Tagesordnung und konnte weder in Riga noch in St. Petersburg im Interesse des russländischen Staates gelöst werden. Dieser Misserfolg steht im starken Kontrast zu der ansonsten außerordentlich erfolgreichen Handelspolitik Russlands in Riga und vor allem in St. Petersburg, wo die Handelsmenge stetig wuchs und durchgehend von einer klar positiven Handelsbilanz geprägt war.

Damit war die Situation hinsichtlich der Rolle der „fremden Negocianten“ in den beiden Ostseehafenstädten Russlands exemplarisch für das grundsätzliche Problem Russlands beim Eintritt in den lukrativen Welthandel zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Zwar war die Teilnahme am Handel profitabel und füllte im Sinne des Merkantilismus die Staatskasse, doch verhinderte die Dominanz der ausländischen Kaufleute die soziale Entwicklung im Innern, was langfristig die unterlegene Position der russländischen Kaufleute zementierte. Somit hatte die Klage Posoškovs ihre Berechtigung: Die Übernahme westlicher Lehrsätze in Russland diente vor allem den westlichen Handelspartnern und kurzfristig der Staatskasse, nicht aber den russländischen Kaufleuten und damit langfristig auch nicht der russländischen Gesellschaft.<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Dieser Befund berührt somit Tendenzen der neueren Forschung, die sich mit dem ökonomischen Scheitern von Kaufleuten befasst, wie u.a. die Analyse des Misserfolgs deutscher Kaufleute in Venedig von Magnus Ressel in: Albrecht Cordes/Margrit Schulte Beerbühl (Hrsg.), *Dealing with Economic Failure. Between Norm and Practice (15th to 21st century)*, New York 2016, S.115-138.