



Abbn.:

rechts: Das „Goldene Tor“ war der repräsentative Zugang ins mittelalterliche Kiev. Es wurde 1240 von der „Goldenen Horde“ zerstört, in den folgenden Jahrhunderten aber weiterhin als Stadttor genutzt. Es verfiel jedoch zusehends und diente schließlich als Baumaterial. 1982 wurde das „Goldene Tor“ nach alten Zeichnungen wiedererichtet.

unten: Der Andreasstieg ist eine der ältesten Straßen in Kiev und traditionell eine Handelsstraße, die vom Stadtzentrum zur Unterstadt führte. Heute ist der Andreasstieg mit seinen zahlreichen Marktständen ein Anziehungspunkt für Touristen.



Im 9. Jahrhundert war das Großreich der Kiever Rus aus dem Zusammenschluss der slawisch-warägischen Herrschaftsgebiete in Osteuropa entstanden. Es reichte um das Jahr 1000 im Westen bis in die Gegend der heute polnischen Stadt Przemyśl, im Osten bis über Nischnij Novgorod hinaus, im Norden zum Ladogasee und endete etwa 100 km südlich von Kiev. Es erreichte seine höchste Blüte unter den Großfürsten Wladimir („der Heilige“; 950 - 1016) und dessen Sohn Jaroslaw („der Weise“; 979/86 – 1054).

Die Kiever Rus unterhielt von Anfang an einen ausgedehnten Handel mit anderen Ländern und Staaten. Der Außenhandel war dabei eng mit der auswärtigen Politik des Rusreiches verknüpft. Die Kiever Großfürsten nutzten geschickt die Handelsinteressen anderer Staaten für ihre politischen Ziele. Nicht selten traten Kaufleute im Auftrag des Fürsten als Diplomaten und politische Unterhändler in Erscheinung. Die Auswertung der numismatischen, der archäologischen und nicht zuletzt der schriftlichen Quellen lässt die Kiever Rus als ein Handelsgroßreich des frühen Mittelalters erscheinen. Die Rus war über den VIA REGIA-Korridor stabil auch mit den Ländern Mittel- und Westeuropas verbunden. Unterschiedliche Quellen verdeutlichen, dass an die dreißig deutsche Städte mit dem Großfürstentum Kiev Handel trieben.

Haben im europäischen Ost-West-Handel anfangs Luxusschmuck und kostbare Gewebe, so Brokat aus Byzanz, Seide aus China und Japan, Kaurimuscheln aus dem Persischen Golf und dem Indischen Ozean, kostbare Gläser sowie Edelweine aus Süd- und Südosteuropa, Honig, Wachs und Edelpelze aus Osteuropa ein Handelsnetz über den ganzen europäischen Kontinent gelegt, so wurde dieses in der Folge immer dichter; denn jetzt kamen einerseits Waffen wie die „fränkischen Schwerter“, Tuche, Edelmetalle, vor allem Silber, Buntmetalle: Kupfer, Blei und Zinn aus dem Westen und Heringe aus dem Norden, und andererseits Seilereierzeugnisse, Segelleinen, Pottasche, mit Kupfer überzogene eiserne Schlösser, aus rosarotem Schiefer gefertigte Spinnwirtel und aus Ton hergestelltes Spielzeug hinzu. Die osteuropäischen Erzeugnisse bereicherten in hohem Maße das Warenangebot in Westeuropa. Ihre Produktion nahm immer größere Ausmaße an, sodass Waren aus dem Kiever Großfürstentum auf allen europäischen Märkten anzutreffen waren.

In den Städten des Rusreiches wurden der Verkauf und der Handel zu dieser Zeit bereits in besonderen Buden und Speichern vorgenommen, die im Zusammenhang mit Märkten aufgestellt und eingerichtet wurden. Die Marktplätze bildeten den Mittelpunkt des städtischen Lebens. Hier wurden auch die Verordnungen der Staatsmacht durch Herolde verkündet, hier spürte man Flüchtlingen und Dieben nach, zog Zölle ein, stellte Kinder zur Schau, die ihre Eltern verloren hatten, und versammelte sich zum Wetsche (Versammlung der Bevölkerung in Städten der Kiever Rus, ein Organ der Mitbestimmung bzw. der Selbstverwaltung). Auf den Markt kamen auch die Bauern der umliegenden Dörfer mit ihren Wagen. Zugereiste Kaufleute und Ausländer durften hier ihre Waren ebenfalls verkaufen. Meist handelte es sich dabei um Märkte im Podil (russ.: Podol), d. h. in der Unterstadt, wo sich gleichzeitig die Flussanlegestelle befand.

Fortbewegungs-, Verkehrs- und Transportmittel der Kaufleute der Rus waren Schneeschuhe, Schlitten, Karren und Wagen. Eine primitive Vorrichtung stellte das „wosilo“ (Karren, Wagen) dar, das aus zwei Stangen oder Deichseln bestand, in die ein Pferd eingeschrirt wurde. Dieses Fuhrwerk diente als „woluschka“ (Schleifkarren). Eine andere Art von Fortbewegungsmittel, das „kolo“, ein vierrädriger Wagen, diente den russischen Kaufleuten als hauptsächliches Mittel zum Transport ihrer Waren.

Eine besondere Bedeutung im Verkehrs- und Transportwesen kam neben den Furten und Fähren den Brücken zu. In der Rus kannte man sowohl feste Brücken von komplizierter Konstruktion als auch behelfsmäßige Brücken, die die Wege über Flüsse sowie durch Sümpfe und Wälder erleichterten. In der „Russkaja Prawda“, der unter Jaroslaw entstandenen Gesetzessammlung, wird ausdrücklich der „Mostnik“ (Brückenbauer) erwähnt, der innerhalb der Handwerkerschaft eine privilegierte Stellung einnahm. Hier sind auch noch weitere Regelungen in Bezug auf den Handel getroffen. Die Kiever Großfürsten ergriffen Maßnahmen, um die Handelsstraßen vor den ihnen drohenden Gefahren zu schützen und in einen guten Zustand zu versetzen. So wurden z.B. Handelskarawanen von Kriegern – ähnlich den westeuropäischen Geleitsreitern – begleitet und beschützt.

Inwieweit diese Regelungen mit den etwa zeitgleichen Rechtsvorschriften im Sacrum Imperium (dem späteren Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation) übereinstimmten und die Wege von Przemyśl und Lublin nach Kiev im rechtlichen Sinne als VIA REGIA (Straße unter königlichem Schutz) zu bezeichnen sind, muss noch untersucht werden.