

Sankt Petersburg – Hafen und Stadt

Prof. Dr. Jan Kusber ist Professor für Osteuropäische Geschichte an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz. Seine Forschungsschwerpunkte sind die Geschichte des Zarenreiches im 18. und 19. Jahrhundert sowie Geschichtspolitik und Erinnerungskulturen im östlichen Europa.

Sankt Petersburg hatte seit seiner Gründung als Ostseehafen eine bedeutende Funktion für den Seehandel und die Flotte. Die Bedeutung der Stadt resultierte vor allem aber aus der Wechselwirkung der Lage am Meer und am nordwestlichen Flusssystem Russlands und ihrer Funktion als administratives, kulturelles und bis 1917 auch politisches Zentrum des Staates. Während Sankt Petersburg als Hauptstadt des Imperiums und als Ort der deutschen Blockade im Zweiten Weltkrieg aufgearbeitet ist, bleibt die Geschichte des Hafens ein eher wenig beachtetes Kapitel der Geschichte der Stadt und Russlands insgesamt.

Die Stadt Sankt Petersburg, Russlands Metropole an der Ostsee, zehrt von ihrem imperialen Glanz. Die Architektur der Innenstadt mit den glanzvollen Palästen und Fassaden entlang von Newa, Moika und Fontanka erinnert an das vergangene Zarenreich und ist heute zugleich ihr

*Auf der großen Newa:
Admiralität, Isaakskathedrale und Strelka mit
Rostrasäule (© Julia
Röttjer)*



Kapital als Tourismusmagnet. Darin gleicht die Stadt heute sicher Venedig. Aber anders als in der alten Seerepublik an der Adria spielt der Hafen für Sankt Petersburg noch heute eine bedeutende Rolle, und zwar nicht nur für Ostsee- und Flusskreuzfahrtschiffe. Beide Schiffstypen zeigen aber an, dass die Stadt von ihrer Gründung bis in die Gegenwart Meer und Binnenland über Russlands Flüsse und die zunehmende Zahl der Kanäle miteinander verband. Das Wappen der Stadt demonstriert, dass dies auch für das Selbstverständnis von „Piter“ Bedeutung hat: Auf ihm sind ein Meeres- und ein Flussanker abgebildet.

Sankt Petersburg wurde von Peter I. nicht als Residenz gegründet. Am Beginn standen 1703 eine Festung, die Peter-und Paul-Festung, und eine Werft, die so genannte Admiralität. Peter der Große hatte das Gebiet des Newadeltas am Beginn des Großen Nordischen Krieges (1700-1721) von Schweden erobert und damit einen Zugang zur Ostsee gewonnen, den Russland 1617 verloren hatte. Festung und Werft sollten diesen Ort an der Mündung der Newa in den Finnischen Meerbusen sichern. Die Stadt erlangte jedoch erst nach der Verlagerung der Residenz aus Moskau an die Ostsee im Jahre 1712 jene so bedeutsame Funktion als Hauptstadt mit Hof und Verwaltungsbehörden. Aber auch als sie diese nach der Oktoberrevolution wieder verlor und aus Petersburg, das während des Ersten Weltkrieges Petrograd hieß, Leningrad wurde, blieb der Hafen ein wichtiger Faktor.

Heute ist die Frage nach seiner Bedeutung ambivalent zu beantworten. Beerbte Sankt Petersburg nach 1703 Archangelsk als bedeutendste russische Hafenstadt, weil es eben sehr viel länger eisfrei war als die Stadt am Weißen Meer, traten mit der Eroberung Livlands und Estlands konkurrierende Häfen auf den Plan: Reval (heute Tallinn), Memel (heute Klaipeda), vor allem aber Riga. Diese Konstellation blieb über die Jahrhunderte erhalten. Nach 1945 wurden die Häfen der baltischen Sowjetrepubliken Estland, Lettland und Litauen und des Kaliningrader Gebietes in ihrer Funktion, damit teilweise in Konkurrenz zu Leningrad, auf die zentral gelenkte Wirtschaft der Sowjetunion ausgerichtet. Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion und der Unabhängigkeit der baltischen Staaten, schließlich ihrer Integration in die Europäische Union hat Sankt Petersburg für Russland in seiner Bedeutung als Hafen wieder gewonnen. Aber heute wie bei der Gründung erwies sich die Nutzung des Mündungsdeltas als Hafen als nicht einfach: Die im Ladogasee entspringende Newa ist mit 40 Kilometern kurz, vergleichsweise schnell fließend und führt viele Sedimente mit sich. Geringer Tiefgang, Versan-

dung und Hochwassergefahr waren und sind Probleme für Hafen und Stadt.

Die Vision Peters I.

Die Pläne Peters des Großen waren von Beginn an weitreichend gewesen. Bereits wenige Monate nach der Gründung der Festung hieß es im August 1703: „Seine Majestät der Zar ... hat Order hinterlassen, an der Meeresküste eine Stadt und eine Festung zu bauen, um hier einen Hafen zu haben für alle Güter, die über die Ostsee ins Land kommen. Gleichzeitig sollen Waren aus Persien und Indien umgeschlagen werden.“¹

Schon im ersten Jahr, als kaum mehr als die hölzerne Peter-und-Paul-Festung zu sehen war, lief das erste große Handelsschiff in der Newa ein. Aber der Große Nordische Krieg behinderte zunächst die Entwicklung des Handels: Im Sommer 1704 beschoss eine schwedische Flottille die auf Kotlin im Bau befindliche Festung Kronschlot, sodass der Zar wenig später befahl, diese gesamte, der Stadt vorgelagerte Insel zu befestigen und zum Militär- und Handelshafen auszubauen; aus ihr wurde 1723 Kronstadt.

In der Stadt Sankt Petersburg begannen Binnen- und Seehandel langsam anzulaufen, im Schatten des Krieges und mit Unterstützung Peters. Die Verlegung des Hofes und zentraler Regierungsbehörden trug zu ihrer Entwicklung ebenso bei wie die beginnende Erschließung des nordwestrussischen Flussnetzes über ein Kanalsystem, für das zahlreiche Wasserbauingenieure angeworben wurden. Die schnell wachsende Stadt, deren Bewohner Peter zunächst mit Zwang an die Newa beordert hatte, die dann aber bald auch freiwillig kamen, brauchte unter anderem Lebensmittel und Baumaterial; beides wurde über Fluss und Meer in die Stadt transportiert, um den Forderungen des Herrschers zu genügen. Genauso wichtig jedoch war die gezielte Förderung des jährlich mehr als 200 Tage eisfreien Hafens gegenüber Archangelsk. Während englische Schiffe sich sofort auf Sankt Petersburg umzustellen begannen, taten sich die niederländischen Fahrer, die den Handel nach Archangelsk dominierten, schwer. Peter I.

Durch gezielte Förderung lenkte Peter I. die Warenströme von Archangelsk nach Sankt Petersburg um.

¹ Zitiert nach Alexandre Orloff/Dmitrij Chwidkowskij: Sankt Petersburg. Köln 1996, S. 20.

zwang sie durch einen hohen prohibitiven Zoll auf Waren, die in der alten Handelsstadt am Weißen Meer ausgeschifft wurden, ihre Warenströme in die neue Hauptstadt umzulenken. Für die Ostseehäfen, zum Beispiel Lübeck, lag Peters Stadt an der Newa ohnehin günstiger. So liefen 1722, im ersten Jahr nach Ende des Großen Nordischen Krieges, mehr als hundert auswärtige Schiffe in Petersburg ein, davon 35 aus englischen Häfen, 22 aus den Niederlanden, noch davor rangierten jedoch die norddeutschen Häfen mit allein 12 Schiffen aus Lübeck. Rohstoffe und Halbfertigprodukte, insbesondere Eisen, dominierten die Ausfuhr aus dem Petersburger Hafen im 18. Jahrhundert, während Fertig- und Luxusprodukte, nicht zuletzt für die Bedürfnisse des Hofes, die Einfuhr bestimmten.

Peter hatte davon geträumt, auf den Werften seiner neuen Stadt eine russische Handelsflotte zu bauen, welche die Ostsee würde dominieren können. Auch wenn der Anteil russischer Handelsfahrer im Lauf der nächsten Jahrzehnte in den Städten rund um die Ostsee bedeutend wachsen sollte, so stand der Ostseehandel und auch der Güterumschlag in Sankt Petersburg nicht nur im 18. Jahrhundert im Zeichen der englischen Vorherrschaft. Die russische Ostseeflotte der Kriegsmarine wurde jedoch erfolgreich. Die Admiralität baute Schiffe, die in den Kriegen mit Schweden ihre Hochseetüchtigkeit bewiesen und in der Zeit Katharinas II. bald auch ins Mittelmeer überführt wurden und in der Lage waren, auch dort Seeschlachten zu gewinnen.

Die Festunginsel Kronstadt im Finnischen Meerbusen wurde zur Erweiterung des Petersburger Hafensystems. Kronstadt avancierte in mehrfacher Hinsicht zum Tor Sankt Petersburgs: Hier wurde im 18. Jahrhundert bereits der Zoll für einfahrende Schiffe erhoben, und hier mussten insbesondere die großen englischen und niederländischen Handelsschiffe vor Anker gehen, um den regen Schiffsverkehr auf der Newa nicht zu behindern. Kronstadt wurde nie zu einem Ort des Adels, sondern zu einem der Beamten und Zöllner, der Matrosen und Händler, der Marinesoldaten und Offiziere. So schrieb Wilhelm Christian Friebe 1796: „Cronstadt ist der ... Vorhafen von Sankt Petersburg. Als wirklicher Handlungsort kann Cronstadt nicht in Anschlag kommen ... Ohngeachtet der scheinbaren Tätigkeit, die im Sommer in dieser von 30.000 Menschen bewohnten Stadt herrscht, findet doch daselbst wenig Verkehr statt. Alles Gewühl daselbst ist die Folge von dem großen Theile der daselbst liegenden Kriegsflotte und von den fremden, hier vor Anker liegenden Kauffahrteyschiffen. Cronstadt ist allein durch die kostbaren

Werke, welche zum Behuf der eigenen Flotte und auch zur Sicherheit der fremden Schiffe angelegt sind, merkwürdig“.²

Von Kronstadt aus wurden die Güter auf Frachtschiffen an der „Strelka“, der Spitze der Wasilij-Insel zur großen Newa hin, angelandet. Hier entstand zwischen Lagerhäusern auch die erste Börse der Stadt mit den berühmten Rostrasäulen, die die Vereinigung der großen Flüsse mit dem Meer und damit Russlands Großmachtposition auch auf dem Wasser symbolisieren sollten.

Imperiale Metropole und Hafen

Um 1840 zeigte sich, dass die alte Admiralität den Anforderungen der Hauptwerft einer weltweit agierenden Flotte nicht mehr gerecht wurde. Sukzessive wurde die Werft zum Marineministerium und administrativen Hauptquartier der Kriegsflotte umgebaut, während die neue Werft stadtauswärts verlegt wurde. Dort ist sie noch heute bei Newafahrten als Werft für Neubauten und Schiffsreparaturen gut erkennbar. Freilich blieb sie in unmittelbarer Nähe des Zentrums, Matrosen und Werftarbeiter waren in der Stadt ebenso allgegenwärtig wie die Arbeiter auf den Schuten (kleine Lastschiffe ohne eigenen Antrieb) und Transportschiffen, die die Metropole über die Kanäle versorgten. Orte wie der berühmte Heumarkt konnten über die Fontanka, einen Nebenarm der Newa, mit Lebensmitteln versorgt werden. In einem Stadtviertel wie Neu-Holland, das im 18. Jahrhundert zwischen Krjukow- und Admiralitätskanal entstand, existierte nicht nur eine kleine Werft für Flussschiffe, es wurde auch zum zentralen Lagerort für Schiffsbauholz der Admiralität. Heute ist dieses Viertel, dass in der Sowjetzeit in einen Dornröschenschlaf fiel, Objekt ambitionierter Stadtplanungsprojekte, an denen sich am Beginn des neuen Jahrtausends auch Architekten wie Sir Norman Foster beteiligt haben.

Das Wachstum und damit auch die Industrialisierung machte aus der ersten Stadt des Imperiums vor allem auch eine der Arbeiter, Soldaten und Matrosen. Zu den die Flussläufe und Kanäle säumenden Prachtfassaden der Paläste und Verwaltungsbauten kamen zunehmend Massenwohnquartiere, kleinere und größere Werften und Industriebetriebe. Wasserverschmutzung wurde im Verlaufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für eine Bevölkerung zum Problem, die sich bis um das Jahr

² Zitiert nach Jan Kusber: Kleine Geschichte St. Petersburgs. Regensburg 2009, S. 25.

1900 aus der Newa versorgte und ihre Abwässer in das Flusssystem einleitete.

Die Bevölkerung der Stadt wurde zum Melting Pot eines multiethnischen Imperiums. Der Hafen gab Sankt Petersburg zusätzliche Internationalität. Zugleich war Sankt Petersburg wohl der maßgebliche Ort, an dem sich Matrosen und Soldaten an der zunächst ökonomisch motivierten Politisierung des Lebens in der Stadt beteiligten. In der ersten Russischen Revolution von 1905 beteiligten sie sich am Marsch auf den

In Sankt Petersburg beteiligten sich Matrosen und Soldaten zu Beginn des 20. Jahrhunderts an der zunächst ökonomisch motivierten Politisierung des Lebens in der Stadt.

Winterpalast am 9. Januar und waren auch unter den Opfern dieses so genannten Petersburger Blutsonntags. Sie waren es schließlich auch, die das Regime Nikolaus II. in der Februarrevolution 1917 zum Einsturz brachten.

Die Matrosen hatten die Niederlagen des Russisch-Japanischen Krieges 1904/05 und des Ersten Weltkrieges am eigenen Leib erfahren und gehörten zu denjenigen Gruppen, die den Protest zuvorderst unterstützten. Zu Beginn des Jahres 1917 trug nicht zuletzt die meuternde Flotte zum Sturz des Zaren bei. Sie verhalfen im Oktober 1917 dem Putsch der Bolschewiki zum Erfolg, in dem sie sich den Roten Garden anschlossen und Anfang 1918 die gewählte konstituierende Versammlung Russlands im Taurischen Palais auflösten.

Vom sowjetischen Experiment ins 21. Jahrhundert

Zu Beginn des Jahres 1921 erhoben sich die Matrosen von Kronstadt, die 1918/1919 im Bürgerkrieg die konterrevolutionäre „weiße“ Offensive gegen Petrograd zurückgeschlagen hatten, und forderten eine Rückkehr zum Rätegedanken des Sozialismus, den sie durch das Regime der Bolschewiki verraten sahen. Die Bedrohung der Revolution erfolgte also durch eben jene Marinesoldaten, die ihr 1917 zum Sieg verhalfen hatten. Auf Geheiß Lenins wurde die Insel nach mehrtägigen Angriffen über das Wasser und aus der Luft durch die Rote Armee erobert. Im Zweiten Weltkrieg konnte die Rote Armee Kronstadt hingegen von 1941 bis 1944 gegen anrückende deutsche Flottenverbände halten. Sie schützte Leningrad während der todbringenden 900-tägigen Blockade vor deutschen Angriffen von der Meerseite.

Nach der Oktoberrevolution hatte Leningrad Mühe, an seine Tradition als Handelshafen wieder anzuknüpfen. Dies hatte sich schon vor

dem Ersten Weltkrieg abgezeichnet, als der Anteil an der Abwicklung russischer Exporte über See von 38 Prozent im Jahr 1832 auf 15 Prozent im Jahre 1902 abgenommen hatte. Konkurrenz mit Odessa und Riga etwa, aber auch der Ausbau des Bahnnetzes hatten dazu beigetragen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg bezog man in die notwendige Erweiterung der Stadt neben Wohn- auch neue Hafenquartiere in die Stadtplanung ein. Seit dem Generalplan von 1966 projektierte man im Westen der Wasilij-Insel neue Stadtviertel am Meer, die vor Hochwasser sicher sein und zugleich mit einem neuen Hafen auch ein zeitgemäßes Gesicht des sozialistischen Leningrads bieten sollten. Als Ergebnis wurde 1982 ein Passagierschiffhafen für Kreuzfahrer eingeweiht. Heute ist der „Seehafen von Sankt Petersburg“ der größte unter den großen und kleineren Häfen am Finnischen Meerbusen, aber separiert vom historischen Stadtkern gelegen, der eben nicht nur durch breite Boulevards, sondern auch durch architektonische Ensembles der großen Newa mit Winterpalast und „Ehernem Reiter“ geprägt ist.

In gewisser Weise ist diese vom Wasser geformte Stadt heute durch eine Abwesenheit des Hafens gekennzeichnet, auch wenn zahlreiche Straßennamen im Zentrum noch an die maritime Vergangenheit erinnern. Von Sankt Petersburgs knapp fünf Millionen Einwohnern sind nur einige zehntausend im Hafensektor selbst beschäftigt. Dies weist freilich nicht auf die Bedeutungslosigkeit des Handelshafens an sich, sondern auf den Umstand hin, dass im Zuge der Technisierung der Seefahrt weniger Arbeitskräfte gebraucht werden und auch die Präsenz der zunehmend marode gewordenen Flotte geringer geworden ist. Zum Selbstbild der Stadt und ihrer Bewohner gehören freilich Seehandel und Marine weiterhin. Die Feierlichkeiten zu dem Ende Juli begangenen „Tag der Flotte“ fallen in Sankt Petersburg besonders üppig aus, die Tradition der russischen Präsenz an der Ostsee von Peter dem Großen und den Anfängen der Stadt über die Sowjetzeit bis in die Gegenwart wird beschworen – und damit immer auch die erinnerte Geschichte der Kapitale am Wasser.

Sankt Petersburg wurde 1703 als Festung, Stadt und Hafen planmäßig gegründet. 1844 wurde die Admiralitätswerft aus dem Stadtzentrum verlegt. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Moskau-Sankt Petersburg 1852 ging das Handelsvolumen des Hafens zurück. Die Einwohnerzahl überstieg 1890 die Millionengrenze, 1915 die Zweimillionengrenze (nach Krieg und Revolution erst 1936 wieder erreicht). 1982 wurde ein neues Passagierschiff-Terminal auf der Wasilij-Insel eröffnet. Erhebliche Investitionen in Stadtbild und Infrastruktur erfolgten im Zuge der 300-Jahr-Feier von Stadt und Hafen 2003.