

Handel am Weißen Meer. Archangelsk als Hafenstadt im Norden

Julia Röttjer M. A. ist Osteuropa-Historikerin, Politikwissenschaftlerin und tätig im Bereich der Erwachsenenbildung. Sie leitete von 2005 bis 2007 in Archangelsk ein deutsch-russisches Netzwerkprojekt zur Weiterentwicklung sozialer Dienste (Kontakt: juliaroettjer@gmx.de).

Die Stadt Archangelsk liegt im europäischen Teil Russlands, über 1.000 km nördlich von Moskau auf dem 64. Breitengrad. Von ihrer Gründung an ist sie durch ihren Hafen geformt worden, ob als russischer Handelsknoten im Norden, Kriegsmarinestützpunkt oder Ausgangsort für arktische Forschungsexpeditionen. In die Zukunft weisen erneut die internationalen Handelsmöglichkeiten des Seehafens, nicht nur nach Westen, sondern auch über die Nordostpassage in den Pazifik.

Gründung als russisches „Tor zur Welt“

Am Beginn von Archangelsk stand der Handel. Die Stadt, die heute Hauptstadt des gleichnamigen Gebiets (oblast) ist, wurde auf Geheiß Zar Iwans IV. 1584 an der Mündung des Flusses Nördliche Dwina in das Weiße Meer auf der Anhöhe Pur-Nawolok erbaut, auf der bereits seit

Zwischen November und April ist die Nördliche Dwina zugefroren und teilweise begehbar: Blick vom Fluss auf das Panorama der Innenstadt mit dem historischen Handelshof (1668-1684) sowie Bauten aus sowjetischer Zeit, rechts das Hochhaus (1980) als architektonisches Markenzeichen von Archangelsk
© Julia Röttjer, Aufnahme vom Februar 2006)



dem 12. Jahrhundert ein kleines, nach dem Erzengel (russisch: Archangel) Michail benanntes Mönchskloster stand. Der Zar wollte günstige Bedingungen für den Außenhandel schaffen – die Stadt war gleichsam als Hafen gegründet worden. Diese enge Verflechtung sollte die Geschichte von Archangelsk in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht prägen.¹

Die ersten ausländischen Kaufleute in der Region waren Engländer gewesen, in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts kamen vor allem Händler aus den Niederlanden hinzu, vereinzelt aus Norwegen, Dänemark und Frankreich. Zum Ende des 16. Jahrhunderts hin wuchs der Archangelsk-Handel an, sodass 1604 bereits 29 westeuropäische Handelsschiffe die Dwina erreichten. Neben Silber wurden hauptsächlich Textilien, Metallgegenstände, Perlen und andere Preziosen sowie Papier, Gewürze, Wein, Früchte und anderes importiert. Ausgeführt wurden etwa zur Hälfte (Zobel-)Felle, außerdem Juchtenleder, Rindertalg, Robbenhäute, Tran, Pottasche, Mastholz, Pech, Wachs, Honig, Flachs, Kaviar und andere Waren. Der Seehafen Archangelsk entwickelte sich zu einem der wichtigsten Handelszentren Nordeuropas, über den um die Mitte des 17. Jahrhunderts drei Viertel des Gesamtumfangs des russischen Außenhandels abgewickelt wurden.

Zur neuen Siedlung, die mit einer hölzernen Befestigung umfangen war, gehörten auch zwei aus Holz gebaute Handelshöfe, einer für russische, der andere für ausländische Kaufleute. Die ersten Bewohner waren eine Garnison mit 200 Schützen sowie etwa 130 Familien, die aus der Umgebung umgesiedelt wurden. Jedes Jahr im August zur Messe trafen sich die Kaufleute, die mitsamt ihren Waren in den Handelshöfen unterkamen, und verhandelten. Im 17. Jahrhundert besaßen einige westeuropäische Kaufleute bereits ihren eigenen Hof in der Stadt, und so entwickelte sich neben dem Viertel südlich der ursprünglichen Befestigung, in dem die Garnisonsangehörigen wohnten, die so genannte Ausländer-Vorstadt. Für die Entwicklung der Stadt und des Hafens war die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert von großer Bedeutung. Zar Peter I. besuchte Archangelsk 1693 zum ersten Mal zu See-Manövern, um bis dahin nur auf kleineren Gewässern erprobte Schiffe für den Aufbau einer russi-

¹ Vgl. Gennadij Popov: Staryj Archangel'sk. 420-letiju goroda Archangel'ska posvjashaetsja (Altes Archangel'sk. Zum 420. Jahrestag der Gründung). Archangelsk 2003, S. 12-14, 219-221 (und zum Folgenden). Bei „Archangelsk“ liegt die Betonung auf der zweiten Silbe.

schen Flotte zu testen. So wurde auf der Insel Solombala die erste staatliche Werft in Russland errichtet, bald folgte ihr eine Sägemühle, auf der Insel entstand ein vom Schiffbau dominiertes Viertel.²

Stagnation und neues Aufblühen im 18. und 19. Jahrhundert

Das 18. Jahrhundert begann für das Russische Reich mit dem Großen Nordischen Krieg (1700-1721), der mit dem Sieg über Schweden und dem Aufstieg Russlands zur europäischen Großmacht endete. Um Archangelsk als Einfallstor nach Russland vor Angriffen der Schweden zu schützen, ließ Peter I. etwa zwanzig Kilometer vor Archangelsk im Dwinadelta eine Festung bauen. Bereits im Sommer 1701 bewährte sie sich bei der Abwehr eines schwedischen Angriffs und wurde somit zum Schauplatz des ersten russischen Sieges in einer Seeschlacht. Allerdings hatte der Zar in den Jahren nach der Gründung Sankt Petersburgs 1703 Interesse daran, den Handel stärker über diesen Hafen zu lenken. Er erließ Restriktionen, um die Position des hauptstädtischen Handels zu stärken: In Archangelsk wurden weniger Waren zum Handel zugelassen, die Hafenzölle um 25 Prozent gegenüber Sankt Petersburg angehoben. So verlor die Stadt einen Großteil ihres Schiffsverkehrs, die Bedeutung ihres Hafens nahm erheblich ab.

Als Katharina II. die Handelshemmisse 1762 aufhob, konnte Archangelsk am allgemeineuropäischen wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben, das Handelsleben erwachte erneut, der Umsatz vervielfachte sich. Mitte des 18. Jahrhunderts hatten etwa 60 Handelsschiffe jährlich den Hafen von Archangelsk erreicht, in den 1790er Jahren waren es bereits 140. Der russische Export lief 1783 immerhin zu 39 Prozent über Archangelsk, 17 Prozent aller Waren wurden hier eingeführt. Unter Katharina II. erfuhr der Ort außerdem eine systematische Stadtplanung, die bis heute erhalten ist: vier große Prospekte parallel zum Flussufer, gekreuzt von zwei Dutzend Straßen. In den 1820er Jahren sah das Stadtbild viele Neuerungen – den ersten öffentlichen Park, Straßenbefestigung und hölzerne Bürgersteige. Die frühere Handelsform der Messe erlebte eine neue Blütezeit, seit 1844 wurde der allsommerliche Jahrmarkt abgehalten.

2 Vgl. Jan Willem Veluwenkamp: Archangel'sk. Niderlandske predprinimateli v Rossii 1550-1785 (Archangelsk. Niederländische Unternehmer in Russland). Moskau 2006, S. 41-51, 80-87, 238 f.; Lindsay Hughes: Russia in the Age of Peter the Great. New Haven 2000, S. 81 f., 145-150 (und zum Folgenden).

ten, und von der Eisschmelze bis in den Spätherbst handelte man mit allen Waren des Nordens. Neben den Ausstellungen gehörten zum Programm auch Festtage und Prüfungen für angehende Seeleute.

Von Archangelsk aus wurde in dieser Zeit nicht nur Handel betrieben. Die Stadt war auch Ausgangspunkt für die Suche nach einem Seeweg an der Nordküste Russlands entlang vom Atlantik zum Pazifik. Zwei Expeditionen in den Jahren 1765/66 scheiterten zwar, doch drangen sie weiter nach Norden vor als je zuvor. Zwischen 1821 und 1824

Archangelsk war seit dem 18. Jahrhundert auch Forschungsbasis und Ausgangspunkt für Projekte zur Aneignung des Nordens.

Nordens, war Forschungsbasis und Ort für arktische Visionen zugleich.

Durch ihr Ausländerviertel blieb die Stadt im 18. und 19. Jahrhundert ein multireligiöser Ort. Es existierten lutherische, reformierte und anglikanische Kirchengemeinden. Die in der Stadt lebenden Katholiken wurden zunächst von Jesuiten seelsorgerisch betreut; 1831 entstand eine kleine Kapelle für internierte polnische Soldaten und katholische Angehörige der russischen Armee. Es bildete sich eine tatarisch-muslimische Gemeinde heraus, die ab 1905 auch eine eigene Moschee besaß. Die 1828 registrierte jüdische Gemeinde erbaute 1890 ihre Synagoge. 1920 wurden jedoch im Zuge bolschewistischer antireligiöser Politik alle ausländischen und die meisten russischen Kirchen geschlossen, die Synagoge zerstört. Die muslimische Gemeinde erlebte 1926 ihre Auflösung, die Moschee wurde einem „Klub für nationale Minderheiten“ zur Verfügung gestellt. Ende des Jahrzehnts wurden die evangelische und katholische Gemeinde aufgelöst, die evangelische Kirche aus den 1760er Jahren in eine Turnhalle, schließlich in die Kammermusikbühne des Theaters umgewandelt, als die sie noch heute dient. Die katholische neogotische Kirche im Stadtzentrum wurde zerstört; viele Katholiken waren allerdings bereits nach der Oktoberrevolution nach Polen ausgewandert.³

wurden vier Entdeckungsreisen zum Archipel Nowaja Zemlja, der noch weitgehend unerforscht war, unternommen. Die Stadt an der Dwina bildete damit lange Zeit den Ausgangspunkt für Projekte zur Aneignung des

³ Vgl. Oleg Kodola: Archangel'skaja oblast'. Istoricheskij putevoditel' (Das Archangelsker Gebiet. Ein historischer Führer). Archangelsk 2006, S. 155-161; <http://arh-catholik.livejournal.com/6597.html> (letzter Zugriff: 21.03.2013).

Ausbau des Hafens im 19. Jahrhundert

Was die maritime Wirtschaft der Stadt betraf, so war die Zeit seit der Mitte des 19. Jahrhunderts vom Niedergang der Segelschifffahrt geprägt. Die Werft in Solombala und der Militärhafen wurden 1862 geschlossen. Erst ab etwa 1890 entwickelte sich in Archangelsk auch die Dampfschifffahrt, die Hafenkapazitäten wurden erhöht, neue Beton-Anlegestellen, Kühlvorrichtungen, Kräne und Speicher errichtet, ein seetauglicher Eisbrecher erworben. Die Holzwirtschaft und -verarbeitung in der Stadt nahm stetig zu, neben den Handel trat die Industrie. In der alten Ausländer-Vorstadt, besonders aber in Solombala entwickelten sich zwei vorwiegend von Seeleuten und Schiffbauern bewohnte Viertel, von denen letzteres noch heute in Archangelsk auch „Sejlortaun“ genannt wird – ein Lehnwort, das im Russischen ansonsten kaum vorkommt. 1897 wurde die Eisenbahnlinie von Archangelsk nach Wologda eröffnet und die Stadt, ihre Wirtschaft und ihre Bewohner – es waren zu dieser Zeit 34.000 Menschen – besser an das Zentrum und die Regionen des Russischen Reiches angeschlossen.⁴

Archangelsk in sowjetischer Zeit

Mit dem Ersten Weltkrieg kamen viele Veränderungen auf die soziale und wirtschaftliche Struktur des Archangelsker Gouvernements zu. Da andere Häfen blockiert waren, wurde Archangelsk zum wichtigsten Seehafen Russlands. Das führte zu einer enormen Intensivierung des Verkehrs auf der von Moskau kommenden Eisenbahnstrecke und vor allem zur Zuwanderung von Zehntausenden von Arbeitskräften für Transportwesen und Baustellen. In Archangelsk und Murmansk wurden Garnisonen stationiert, insgesamt 30.000 Mann. Nach der Oktoberrevolution waren sie es, welche die Bolschewiki mit radikalen Parolen unterstützten. Aber sie waren es auch, die als erste flohen, als die Lebensmittelversorgung zusammenbrach und Gerüchte von Demobilisierung aufkamen. So konnten antibolschewistische Kräfte relativ leicht die Kontrolle über das Gebiet gewinnen. Am 2. August 1918 landeten alliierte Interventionstruppen an der Dwinamündung, doch die mit ihrer Unter-

⁴ Vgl. Pomorskaja Ånciklopedija (Enzyklopädie der Pomoren [d. h. des Landes am Weißen Meer]), verantwortl. Red. P. Laverov. Archangel'sk 2001, S. 41, 156 (und zum Folgenden).

stützung eingesetzte Administration blieb instabil. Die antibolschewistische Weiße Armee konnte keine Erfolge feiern. Schließlich kollabierten die noch vorhandenen konterrevolutionären Truppen in Archangelsk – im Februar 1920 endete damit die Weiße Bewegung im Norden, die auch über das Meer gekommen war.⁵

Nach dem Ende des Bürgerkriegs und dem Abzug der Weißen Truppen gelangten mit der Nationalisierung von Eigentum die ersten Fischkutter, umgebauter Minenräumboote, in den Besitz der kommunistischen Verwaltung. In der jungen Sowjetunion gewann die Fischerei wegen der prekären Lebensmittelsituation enorm an Bedeutung. Als 1926 Murmansk statt Archangelsk der offizielle Fischereihafen für die Barentssee wurde, verblieb in der Stadt an der Dwina eine kleinere aktive Fischereibasis. Seit 1960 konnte der Fang bereits auf den Schiffen oder in örtlichen Fischfabriken zu Dosenfisch, Tiefkühlprodukten, Fischmehl und -öl verarbeitet werden. Außerdem blieb Archangelsk weiterhin Ausgangspunkt für Polarexpeditionen; nach jahrelanger Forschung über die Bedingungen von motorisierter Schiffsfahrt im Eis gelang es 1932 dem sowjetischen Eisbrecher Sibirjakow, ohne zwischenzeitliche Überwinterung von Archangelsk nach Wladiwostok durchzustoßen und damit die Nordostpassage zu meistern.

Bereits seit den 1920er Jahren wurde Archangelsk zum Ort der Verteilung von Inhaftierten, die unter dem bolschewistischen Regime Repressionen ausgesetzt waren. Von hier aus gingen die Gefangenentransporte zu den Solowki-Inseln im Weißen Meer, auf denen eines der ersten Lager des Gulag-Systems entstand. Archangelsk war auch der Transfer-

punkt für einen neuen Nachbarn: Nur 30 km entfernt wurde 1936 eine Siedlung um einen industriellen Komplex aus Schiffbau und Rüstungsindustrie errichtet. Zwei Jahre danach wohnten

In sowjetischer Zeit wurde die Stadt zum Ausgangsort für Gefangenentransporte in die ersten Lager des Gulag-Systems.

in der neuen Stadt Molotowsk (1957 umbenannt in Sewerodwinsk) bereits 70.000 Menschen. Archangelsk wuchs zugleich auf 250.000 Einwohner heran und hatte seine Größe damit in einem Jahrzehnt mehr als verdoppelt. Zahlreiche Zwangsarbeiter aus dem Gulag wurden beim Bau der neuen Stadt und in den dortigen Fabriken eingesetzt. Molotowsk/

5 Liudmila G. Novikova: Northerners into Whites. Popular Participation in the Counter-Revolution in Arkhangelsk Province, Summer – Autumn 1918. In: Europe-Asia-Studies 60 (2008), Nr. 2, S. 277-293.

Sewerodwinsk, das für den U-Boot-Bau der Sowjetunion enorm wichtig wurde, war lange Zeit eine „geschlossene Stadt“. Der Archangelsker Hafen erlangte im Zweiten Weltkrieg strategische Bedeutung, weil hier neben Murmansk die Nordmeergeleitzüge einliefen, die auf Frachtschiffen Rüstungsnachschub der Westalliierten lieferten. Die deutsche Luftwaffe bombardierte die schwer gesicherten Konvois und damit auch die Städte Archangelsk und Molotowsk besonders stark im Herbst 1942. Bei diesen Angriffen starben in Archangelsk etwa 150 Menschen; insgesamt verloren während des Krieges mehr als 38.000 Menschen ihr Leben durch Hunger und Krankheiten.

In den Nachkriegsjahren stabilisierte sich die Einwohnerzahl und erreichte Ende der 1950er Jahre wieder den alten Stand. Die holzverarbeitende und Papier-Industrie waren die prägenden Wirtschaftsfaktoren. Die dringend benötigte Überholung des mit improvisierten Kriegsanlagen zugebauten Hafens, eine Vertiefung der Zufahrt und ein neues Containerterminal wurden mit dem Fünfjahresplan von 1959 begonnen und Mitte der 1970er Jahre abgeschlossen. Das Hafenareal selbst bestand seit 1914/15 aus den drei Standorten, die es heute noch belegt: zwei auf dem linken Ufer gegenüber der Stadtmitte sowie flussabwärts im Norden der Insel Solombala auf dem Gelände „Ekonomija“. Im Zeitraum von 1960 bis 1990 erhöhte sich der Umschlag von 2,8 Millionen auf 5,4 Millionen Tonnen, davon entfiel etwa die Hälfte auf Export von Holzprodukten; andere Waren sind Baumaterialien, Getreide und Industriegüter.⁶

Stadt im Umbruch

Unmittelbar nach dem Ende der Sowjetunion stellte sich die Lage in Archangelsk eher düster dar. Viele Menschen wanderten aus der Stadt ab: Die Zulagen sowjetischer Zeit für Arbeitskräfte, die in den kalten Norden Russlands gelockt werden sollten, entfielen, auch verzögerten sich viele Lohnzahlungen oft monatelang oder blieben ganz aus. Archangelsk hatte in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre erhebliche Probleme mit der Infrastruktur und mit Ausfällen des lebenswichtigen Fernwärmesystems zu kämpfen.⁷ Inzwischen hat sich die Situation gewandelt. Es gibt keinen Exitus ganzer Einwohnergruppen aus der Stadt

⁶ Vgl. http://www.ascp.ru/en_htm/3.htm (letzter Zugriff: 21.03.2013).

⁷ Jan Lipinsky: Notizen: Rußland heute – ein Staat oder nur noch einzelne Regionen? Reise-Eindrücke aus Moskau, Sankt Petersburg und Archangel'sk. In: Osteuropa 49 (1999), S. 1060-1067.

mehr, die universitären Einrichtungen blühen, soziale Organisationen bemühen sich um zivilgesellschaftliche Projekte in der Wohlfahrtspflege, und der Denkmalschutz arbeitet am Erhalt des materiellen Erbes.⁸

Auch wenn für den Touristen im Stadtzentrum Holzfabriken, Schiffbau und Hafen nur in der Ferne sichtbar sind, so ist doch der maritime Charakter allgegenwärtig: Die Hauptflaniermeile ist selbstredend die Dwina-Promenade, Jazz-Sessions finden im historischen Handelshof statt, der „Tag der Flotte“ ist ein besonders groß gefeiertes Fest. Während der weißen Nächte, die hier tatsächlich eher rosa leuchten, können die Archangelsker nicht nur am Wasser spazieren, sondern auch eines der fest verankerten Schiffe entern – um ins Casino, zum Tanzen, Sushi essen oder Kaffee trinken zu gehen. Das können sich sicher nicht alle leisten, aber es bleibt kein Vergnügen für einzelne mehr. Dennoch ist die Schere zwischen Menschen mit sehr hohem Einkommen und den Geringverdienenden unübersehbar groß.

Die enge Verbindung von Hafen und Stadt hat in Archangelsk städtische Gesellschaft wie Wirtschaftsleben über Jahrhunderte geprägt und gilt bis heute. Der Warenumschlag wächst, und ein beherrschendes Thema ist der Bau einer mehr als 1.000 km langen Eisenbahntrasse nach Perm, welche den Ural mit den eisfreien Häfen von Murmansk und Archangelsk verbindet. Im Zusammenhang damit steht das Projekt eines neuen Tiefseehafens vor der Stadt, der mittelfristig 30 Millionen Tonnen umschlagen könnte. Dass die Nordostpassage, die wegen zurückgehenden Eises zunehmend besser befahrbar wird, kürzer ist als andere Seewege vom Atlantik in den Pazifik, bedeutet Auftrieb für solche Planungen. Die Auswirkungen auf die Stadt, die Region und ihre Bewohner bleiben abzuwarten.

Archangelsk, 1584 planmäßig als Hafenstadt gegründet, zählt heute nach einer wechselvollen Entwicklung ca. 350.000 Einwohner, ist Verwaltungsmittelpunkt im Nordwesten Russlands und Sitz mehrerer wissenschaftlicher und kultureller Einrichtungen. Die Hafenfläche beträgt insgesamt 97,5 Hektar, außerdem gibt es ein Passagierterminal in der Stadt. – Der Güterumschlag umfasst 5,58 Millionen Tonnen (2012), u. a. Erdölprodukte, Holz und Kohle. Der Hafen verfügt auch über ein modernes Containerterminal und große Lagerflächen. Er kann ganzjährig angesteuert werden, ist allerdings nur zwischen Mai und September eisfrei.

⁸ Siehe z. B. <http://www.goethe.de/ins/ru/lp/kul/dur/dlj/arc/de10537658.htm>; <http://www.soziale-strafrechtspflege.de/projekte/enpi-2008-2010.html>; <http://narfu.ru/en/international/projects/> (letzter Zugriff: 21.03.2013).