

Eisenbahnknotenpunkt St.Petersburg seit 1800



Halwachs Eva Maria | 0725786

Lengauer Christina | 0726263

231.043 Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion | SS 2012

Gliederung

Geschichte und Bedeutung	3
Bahnhöfe und Verbindungen	6
Witebsker Bahnhof.....	6
Moskauer Bahnhof	7
Warschauer Bahnhof.....	8
Baltischer Bahnhof	10
Finnländischer Bahnhof.....	11
Ladoga Bahnhof.....	12
Spurweiten	13
Resümee.....	15
 Abbildungsverzeichnis	
Quellenverzeichnis	

Eisenbahnknotenpunkt St.Petersburg seit 1800

Geschichte und Bedeutung¹

Im Jahr 1837 wurde in St.Petersburg der erste städtische Bahnhof eingeweiht und damit auch gleichzeitig die erste Eisenbahnlinie des Landes. Bis 1870 wurden 4 weitere Kopfbahnhöfe in der Stadt erbaut, welche sich alle bis heute, wenn auch in teilweise stark veränderter Form, im Stadtbild erhalten haben. Erst im Jahr 2003 wurde anlässlich des Stadtjubiläums der erste Durchgangsbahnhof (Ladoga Bahnhof) eröffnet. Lediglich der Warschauer Bahnhof, welcher sich in unmittelbarer Nähe zum Baltischen Bahnhof befindet, wurde inzwischen geschlossen und zurzeit als Kulturzentrum genutzt.

Die erste Bahnlinie Russlands verband St.Petersburg mit Zarskoje Selo, der Zarenresidenz im Süden der Stadt. Kurze Zeit nach der Eröffnung der Linie wurde in Pawlowsk ein so genannter „woksal“ errichtet. Heute wird „woksal“ als Begriff für Bahnhof bzw. Eisenbahnstation verwendet. Der „woksal“ im Park der damaligen Zarenresidenz war allerdings ein elitärer Vergnügungsort mit Gleisanschluss. Nach den Plänen des Architekten Andrej Stakensneider wurde ein prachtvoller Kulturtempel mit Restaurant, Ballsaal und Wintergarten errichtet.

Die Gründung des „woksal“ geht auf den Initiator der ersten Bahnlinie Russlands, den österreichischen Professor Franz Anton von Gerstner zurück. In einer Denkschrift aus dem Jahr 1835 legte er die Vorzüge des Eisenbahnbaus für Russland im Allgemeinen und einer Versuchsstrecke nach Zarskoje Selo im Besonderen dar. Um die Petersburger Gesellschaft auf die Eisenbahn und in die Zarenresidenz im Süden der Stadt zu locken, schlug er die Errichtung einer Vergnügungsstätte, eines „woksal“ im Park von Pawlowsk vor. Da die St.Petersburger Elite dem neuen Verkehrsmittel eher ablehnend gegenüber stand, sollten es ihnen durch das geschaffene Reiseziel attraktiver gemacht werden. Diese Strategie ging auf, da die Reise und Nutzung des „woksal“ kostspielig war und somit nur der Elite vorbehalten war.

¹ Vgl: Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 141 – 157)

In der Stadt St.Petersburg hingegen änderte sich das Publikum auf dem Bahnhof: Geschäftsreisende, Soldaten, Beamten und Bauern, die zur Arbeitssuche in die Stadt gekommen waren. In der Zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war St.Petersburg zu einer Stadt der Migranten geworden. Zwischen 1869 und 1910 wuchs Bevölkerung von 687000 auf ca 1,9 Mio Menschen an. 1896 passierten bereits circa neun Millionen Passagiere die fünf Petersburger Bahnhöfe. Ein Drittel davon bevölkerte die Bahnsteige des Baltischen, circa 17, Millionen Fahrgäste die Wartesäle des Moskauer Bahnhofs. Das Schlusslicht bildete mit weniger als einer Million Fahrgästen der Warschauer Bahnhof.

Als in den Jahren 1900 - 1904 der Witebsker Bahnhof neu gebaut wurde, wurde dieser mit getrennten Bahnsteigen für die unterschiedlichen Richtungen sowie für Fern- und Nahverkehr bereits für den Massenverkehr konzipiert.

Im Jahr 1851 fuhr am 1. November um 11:15 der erste Zug von St.Petersburg nach Moskau. Zu damaliger Zeit brauchte man mit dem Zug im Personenverkehr etwa 22 Stunden für diese Strecke bei 34 Stationen und im Güterverkehr doppelt so lange.²

Die Bahnhöfe in St.Petersburg zeigten deutlich die Vielseitigkeit Russlands und ihrer Bevölkerung. Die Stationen waren nicht nur mit Bahnhofshalle und Wartebereich ausgestattet sondern verfügten auch über Post- und Telegrafämter, Kioske und manchmal sogar über Frisörsalons und Apotheken.

Es gab aber auch eine deutliche Trennung der Bereiche nach Klassen an den Bahnhöfen. Die Waggons der Eisenbahn waren farblich gekennzeichnet für die jeweiligen Klassen, so stand dunkelblau für die erste Klasse, braun für die zweite Klasse und grün für die dritte Klasse. Die damalige Elite war in den schwarzen Waggons untergebracht. Seit dem Jahr 1900 sind alle Waggons für alle Klassen in braun gehalten.³ Für die erste Klasse waren deutlich größere und komfortablere Wartebereiche und Zugabteile vorgesehen. Anfang des 20. Jahrhunderts waren jedoch bereits 90 Prozent der Fahrgäste dritter Klasse und die Kapazitäten der Bahnhöfe waren darauf längst nicht ausgelegt. Dies führte zwischenzeitlich zu großem Gedränge und kritischen hygienischen Umständen. In den Zügen selbst gab

² Führung im Eisenbahnmuseum St.Petersburg am 15.Mai 2012 (Mitschrift des Vortrags)

³ Führung im Eisenbahnmuseum St.Petersburg am 15.Mai 2012 (Mitschrift des Vortrags)

es weder eine Toilette noch eine Heizung. Für die Fahrgäste wurden Bärenfelle und erhitzte Ziegel bereitgestellt, die bei jedem Stop gewechselt wurden.⁴

Wie in anderen europäischen Metropolen wurden auch in St.Petersburg die Bahnhöfe am Rande des Stadtzentrums gebaut. Ausschlaggebend dafür waren in erster Linie die vergleichsweise niedrigen Grundstückspreise an der Peripherie. Die Suche nach dem idealen Ort eines großstädtischen Bahnhofs ist nicht einfach, da ein großes und möglichst unbebautes Areal, das gleichzeitig verkehrsgünstig und zentral gelegen ist, oft sehr kostspielig ist. So wurde meist versucht ein Kompromiss zu finden.

Die Bahnhöfe wurden in Ufernähe bzw. an Kanälen errichtet, da so die Verladung von Schiffen auf die Bahn und umgekehrt vereinfacht wurde. Außerdem war die Lage am Wasser vorteilhaft für den hohen Wasserverbrauch der Dampflokomotiven. Heute sind die Wasserwege zum Moskauer, Finnländischen und Witebsker Bahnhof inzwischen zugeschüttet worden.

Früher wurde die damalige eher periphere Lage der Bahnhöfe kritisiert, durch das stetige und enorme Wachstum der Stadt rückten die Stationen immer weiter in das Zentrum von St.Petersburg und wurden so zum Mittelpunkt des urbanen Lebens.

So kam auch in Zeiten von Revolution und Krieg den Bahnhöfen eine bedeutende Rolle zu. Im Jahr 1905 während der ersten russischen Revolution, als die Eisenbahner am Generalstreik teilnahmen, stand nicht nur der Personenverkehr mit der Bahn still, auch die Kommunikation durch Post und Telegraphie war in den Eisenbahnstationen stillgelegt und somit wurde ein wichtiger Beitrag entstehen des Oktobermanifestes geleistet.

Im Oktober 1917 nahmen die Bahnhöfe durch ihre Besetzung eine wichtige Rolle bei dem politischen Umsturz der Bolschewiki ein, da man ihre Bedeutung für die Versorgung der Stadt erkannte.

Im zweiten Weltkrieg, während kurz bevor St.Petersburg (damals noch Leningrad) komplett belagert wurde, war vor allem der Finnische Bahnhof im Norden der Stadt genutzt worden um Teile der Bevölkerung zu evakuieren und auch Lebensmittel und sonstiges nach Leningrad zu bringen.

⁴ Führung im Eisenbahnmuseum St.Petersburg am 15.Mai 2012 (Mitschrift des Vortrags)

Bahnhöfe und Verbindungen

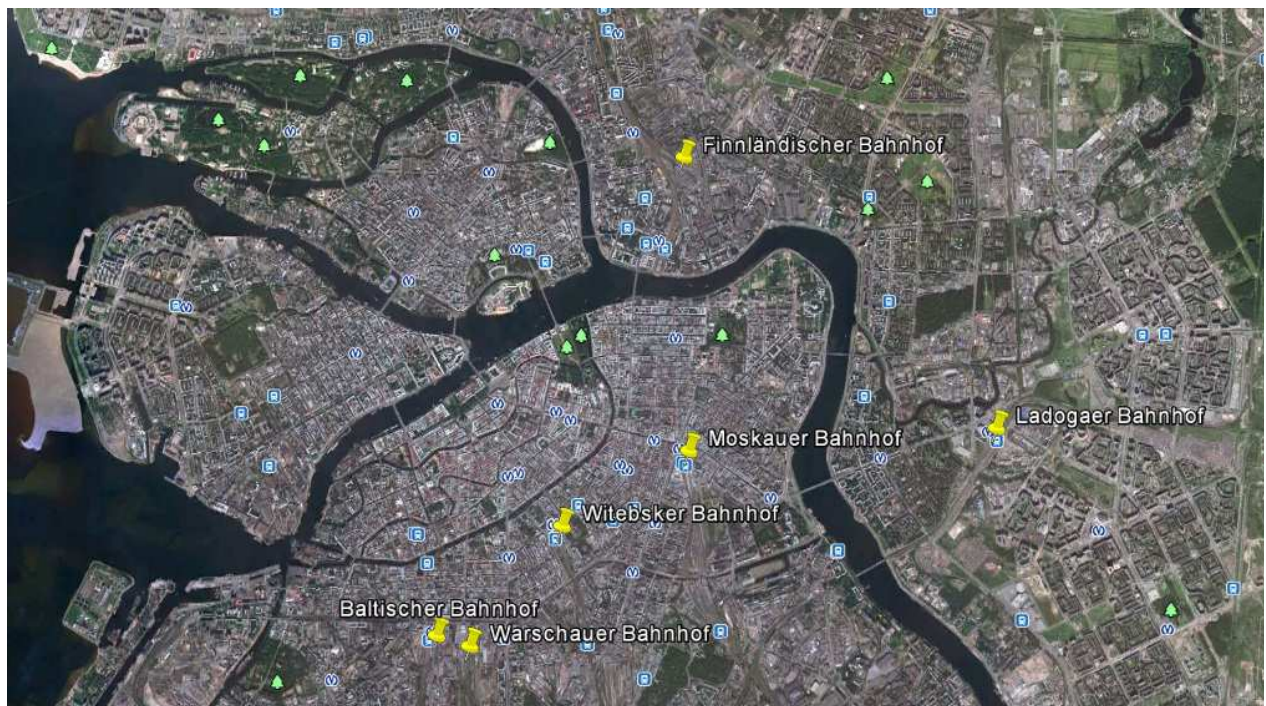


Abbildung 1: Die Lage der Bahnhöfe (Quelle: GoogleEarth – eigene Eintragung)

In St.Petersburg gibt (gab) es insgesamt sechs Bahnhöfe, der älteste von ihnen ist der Witebsker, der modernste und jüngste ist der Ladoga Bahnhof und der Warschauer Bahnhof wurde bereits aufgelassen. Abgesehen von Ladoga Bahnhof sind es alles Kopfbahnhöfe und wurden im Laufe ihrer Geschichte nicht nur mehrfach umgebaut, sondern auch wiederholt umbenannt. Dies erfolgte zum größten Teil deswegen, weil sich die Reichweiten der Bahnlinien und damit auch die Zielbahnhöfe stetig erweiterten. Die wechselnden Namen spiegelten in der Vergangenheit wider, wie sich das Verkehrsnetz fortlaufend weiterentwickelt und vernetzt hat. Städte wie Moskau oder Warschau wurden durch die Namensgebung trotz der großen Entfernung symbolisch enger an St.Petersburg gebunden.⁵

Witebsker Bahnhof

Der Witebsker Bahnhof, der älteste Bahnhof der Stadt St.Petersburg und auch von Russland, wurde nach den Entwürfen des Architekt Konstantin Ton gebaut und am 30. Oktober 1837 eröffnet. Sein ursprünglicher Name war „Zarskoje Selo - Bahnhof“, da von hier aus regelmäßig Züge in die gleichnamige Zarenresidenz

⁵ Vgl: Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 142)

führen. Der damalige Holzbau wurde bereits in den Jahren 1848-1851 durch einen Steinbau im Stil der Neorenaissance ersetzt, Architekt war ebenfalls Konstantin Ton (von dem Holzbauentwurf sind keine Pläne erhalten). Im Jahr 1900 wurde die Bahnlinie an eine Eisenbahngesellschaft verkauft und so bis zum Jahr 1904 wieder neugebaut und gestaltet. Der Jugendstilbau des Architekten Stanislaw Brschosowskij ist noch bis heute vollständig erhalten und zu seiner Zeit einer der modernsten Bahnhöfe Russlands.⁶

Ausgehend von diesem Bahnhof verkehren Vorortzüge und Fernzüge. Die Vorortzüge (Elektrischkas) fahren noch heute zu den Zarenresidenzen in Puschkin und Pawlowsk. Mit den Fernverkehrszügen kommt man in die Ukraine, nach Weißrussland und in die Baltischen Staaten (Riga, Vilnius, Tallinn). Mit Kurswagen gelangt man von dort aus auch nach Warschau oder Berlin, diese Kurswagen verkehren jedoch alle über Minsk, wofür dann ein weißrussisches Transitvisum notwendig ist.⁷

Moskauer Bahnhof

„Anders als der Witebsker hat sich der Moskauer Bahnhof - von einigen An- und Umbauten abgesehen - bis heute in seiner ursprünglichen Form erhalten. Das Gebäude am heutigen Platz des Aufstandes, das ebenfalls nach Plänen des Architekten Konstantin Ton entstand, wurde am 1. November 1851 eingeweiht.“⁸

Auch dieser Bahnhof wurde ein paarmal umbenannt:⁹

- Ursprünglicher Name „Passagierbahnhof der St.Petersburg-Moskau-Bahnhof“
- Von 1855 bis 1923 „Nikolaj-Bahnhof“ als Erinnerung an Kaiser Nikolaus I.
- Bis Mitte der 1930er nannte man ihn dann „Oktoberbahnhof“ zu Ehren des bolschewistischen Umsturzes
- 1924 erhielt er seinen heutigen Namen

⁶ Vgl: Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 142)

⁷ Vgl: Russland Aktuell: Witebsker Bahnhof. (Online i. Internet: http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/witebsker_bahnhof_4.html letzter Zugriff am 25.9.2012)

⁸ Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 143)

⁹ Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 143)



Abbildung 2: Moskauer Bahnhof (eigene Photographie)

Dieser Bahnhof ist Ausgangspunkt für Nahverkehrs- und Fernverkehrszüge. Neben der Hauptstrecke nach Moskau werden von diesem Bahnhof aus vor allem Züge mit Zielen im Süden Russlands bedient, unter anderem fahren sie ans schwarze Meer, den Kaukasus oder die Wolga-Region. Daneben gibt es auch Verbindungen ins russische Kernland, Auslandsverbindungen gibt es nur sehr wenige (z.B. Baku in Aserbaidschan). Die Nahverkehrszüge vom Moskauer Bahnhof decken den Südosten und teilweise den Osten von St.Petersburg ab. - Der Osten der Stadt wird zum anderen Teil auch vom Ladoga-Bahnhof aus befahren.¹⁰

Warschauer Bahnhof

Der Warschauer Bahnhof ist der einzige Bahnhof, der seit einigen Jahren nicht mehr seinem eigentlichen Zweck dient. Im Mai 2001 wurde er umgebaut, für den Eisenbahnverkehr geschlossen und zu dem Handels- und Ausstellungskomplex „Warschawski-Express“ umgenutzt. Der Großteil der Züge, die dort losfahren,

¹⁰ Vgl: Russland Aktuell: Moskauer Bahnhof. (Online i. Internet: http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/moskauer_bahnhof_2.html. letzter Zugriff am 25.9.2012)

wurde zum Witebsker Bahnhof verlegt. Die freigewordenen Gleise des ehemaligen Bahnhofs werden derzeit als Raum für eine Ausstellung des „Zentralen Museums der Eisenbahntechnik“ genutzt.¹¹



Abbildung 3: Warschauer Bahnhof - nach der Umnutzung (Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:SPb_railway_station_06.JPG&filetimestamp=20090503073939)

Das Gebäude des Bahnhofes wurde von 1851 bis 1860 gebaut und war, nach den beiden bereits beschriebenen, der dritte Bahnhof in St.Petersburg. Das Gebäude wurde im Stil der Renaissance ausgeführt, es hat während des zweiten Weltkrieges stark gelitten, auch in den Jahren danach wurde das Gebäude nicht geschont und zahlreiche Elemente zerstört und umgebaut.

Die erste Aufgabe des Warschauer Bahnhofs war es, als eine Verbindung zwischen St.Petersburg und der Zarenresidenz in der Siedlung Gatschina zu bedienen, später wurde das Gleis verlängert und verband die Stadt mit Warschau, von wo aus man in größere Europäische Städte weiterfahren konnte. *Eine Zweigbahn von Wilna über*

¹¹ Wikipedia: Warschauer Bahnhof. (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Warschauer_Bahnhof_%28Sankt_Petersburg%29. Letzter Zugriff: 25.9.1012)

Kaunas zur ostpreußischen Grenze nach Werschbolowo (Вержболово)/Werballen (russischer Grenzbahnhof) und Eydtkuhnen (preußischer Grenzbahnhof) verband St.Petersburg über die Preußische Ostbahn mit den Hauptstädten der europäischen Staaten.¹²

Baltischer Bahnhof

Der baltische Bahnhof ist der vierte Personenbahnhof in Sankt Petersburg, er wurde 1855 bis 1858 erbaut und ist immer noch ein wesentlicher Punkt des Bahnverkehrs der Stadt. Dieser Hauptbahnhof liegt fast direkt neben dem stillgelegten Warschauer Bahnhof.¹³



Abbildung 4: Baltischer Bahnhof

Er entstand als Verbindung zur Zarenresidenz Peterhof, was ihm auch seinen damaligen Namen Peterhofer Bahnhof einbrachte. *„Das bis heute erhaltene und als solches genutzte Empfangsgebäude entstand (...) nach einem Entwurf des Architekten Alexander Krakau. Der zweiflügelige Bau wurde stilistisch an die*

¹² Wikipedia: Warschauer Bahnhof. (Online i. Internet:

http://de.wikipedia.org/wiki/Warschauer_Bahnhof_%28Sankt_Petersburg%29. Letzter Zugriff: 25.9.1012)

¹³ Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 145)

klassizistisch geprägte Petersburger Innenstadt angelehnt. Der linke Seitenflügel wurde ursprünglich speziell für die Nutzung durch die Zarenfamilie errichtet.“ Den aktuellen Namen erhielt der Bahnhof schon 1872 nachdem die Baltische Eisenbahn die Peterhofer Eisenbahn gekauft hat.¹⁴

Von diesem Bahnhof fahren Elektrischkas in Richtung Peterhof, Oranienbaum, Gatschina, zur russisch-estnischen Grenze sowie nach Luga. Vom Baltischen Bahnhof fahren keine Fernverkehrszüge ab.¹⁵

Finnländischer Bahnhof

Der Finnländische Bahnhof ist der fünfte Kopfbahnhof und befindet sich nördlich des Stadtzentrums auf der rechten Seite des Newa-Ufers. *Er diente ursprünglich der Eisenbahnanbindung des damals russischen Fürstentums Finnland mit seiner Hauptstadt Helsinki an die damalige Hauptstadt des Russischen Reiches.* Am Vorplatz (Lenin-Platz) des Bahnhofes befindet sich eine Skulptur von Lenin, der auf diesem Bahnhof 1917 aus der Emigration zurückkehrte. 1950 wurde das Gebäude rekonstruiert. Die Strecke zwischen den beiden Städten wurde zwischen 1862 und 1870 erbaut und führt durch Waldgebiete, Sümpfe und Felsen. 1870 wurde auch das Bahnhofsgebäude in St.Petersburg nach den Plänen des Russischen Architekten Peter Kupinski gebaut. Im Gegensatz zu den anderen Bahnhöfen der Stadt war das Gebäude eher schlicht und großteils eingeschossig.¹⁶

¹⁴ Wikipedia: Baltischer Bahnhof (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Baltischer_Bahnhof_%28Sankt_Petersburg%29. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

¹⁵ Russland Aktuell: Baltischer Bahnhof. (Online i. Internet: http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/baltischer_bahnhof_5.html. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

¹⁶ Wikipedia: Finnischer Bahnhof. (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Finnischer_Bahnhof. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

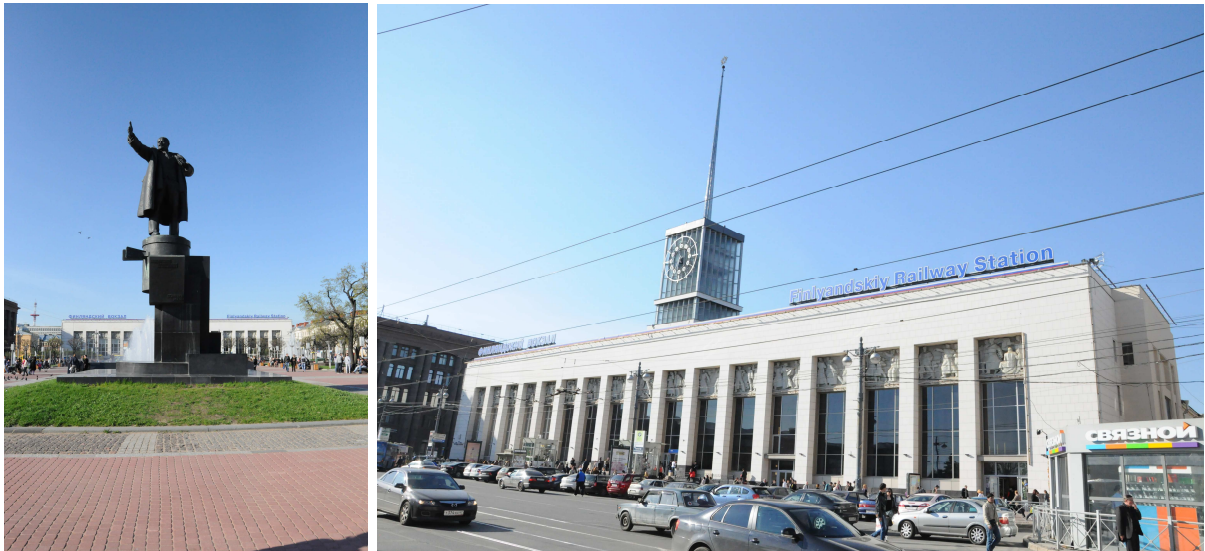


Abbildung 5: Finnländischer Bahnhof - vom Leninplatz aus photographiert

„Während des zweiten Weltkrieges wurde der Bahnhof so zerstört, dass er zwischen 1947 und 1960 durch einen Neubau ersetzt werden musste, er ist daher in seiner heutigen Gestalt der einzige Bahnhofsbau der Stadt, der in der zweiten Hälfte des 20 Jahrhunderts entstand“¹⁷

Mit Nahverkehrszügen kann man von diesem Bahnhof vor allem in nördliche und nordwestliche Richtung fahren. Die Intercity Züge nach Helsinki fahren zum einen Teil von diesem Bahnhof ab zum anderen vom einzigen Durchgangsbahnhof (Ladoga Bahnhof). Die Züge nach Finnland über Wyborg sind die einzigen Hochgeschwindigkeitszüge die von diesem Bahnhof wegfahren, dafür sind die Vorortzüge die an die Ostseeküste und an sonstige landschaftlich schöne Plätze sehr gut frequentiert, sowohl für Einheimische wie auch für Touristen.¹⁸

Ladoga Bahnhof¹⁹

Der Ladoga Bahnhof ist der einzige Durchgangsbahnhof der fünf Hauptbahnhöfe der Stadt. Er wurde anlässlich des 300-jährigen Bestehens der Stadt St.Petersburg 2003

¹⁷ Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main. (Seite 145)

¹⁸ Wikipedia: Finnischer Bahnhof. (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Finnischer_Bahnhof. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

¹⁹ Vgl.: Wikipedia: Ladoger Bahnhof. (Online i. Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ladoga-Bahnhof>. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

Vgl: Petersburg Aktuell: Ladoga Bahnhof. (Online i. Internet: www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/ladoga_bahnhof_6.html. Letzter Zugriff: 25.9.2012)

eröffnet. Leider hat der Bahnhof schon kurze Zeit nach seiner Eröffnung bauliche Mängel aufgewiesen und musste geschlossen werden, was auch damit zu tun hatte, dass er in Rekordzeit komplett geplant und erbaut wurde. Er wurde nach Nachbesserungsarbeiten jedoch wieder in Betrieb genommen.

Die Züge zwischen Moskau und Helsinki fahren über diesen Bahnhof. „Alle Fernzüge von St.Petersburg nach Norden und Osten (Richtungen Petrosawodsk, Murmansk, Archangelsk, Komi, Ural, Sibirien und Kasachstan) wurden in den letzten Jahren vom Moskauer Bahnhof hierher verlegt.“ Vorortzüge decken Destinationen in östlicher Richtung von St.Petersburg ab.



Abbildung 6: Eindrücke des Ladoga Bahnhofs

„Die Kapazität des Bahnhofes ist auf bis zu 26 Fern- und 50 Nahverkehrszugpaare ausgerichtet. Die Abfertigungshallen für den Nahverkehr befinden sich im Untergeschoss des Empfangsgebäudes, die für den Fernverkehr im Obergeschoss.“²⁰

Spurweiten

Bei der Themenbesprechung wurde angesprochen, dass es wichtig wäre zu recherchieren wie sich Russland hinsichtlich seiner Spurweite im Schienenverkehr von westeuropäischen Weiten unterscheidet. Diesbezüglich wurde eine Grafik gefunden, die deutlich zeigt, dass es dieses Problem nicht nur in diesem Gebiet gibt. Interessant ist hierbei auch zu sehen, wo die Grenzen der Spurweiten gezogen

²⁰ Wikipedia: Ladoger Bahnhof. (Online i. Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ladoga-Bahnhof> Letzter Zugriff: 25.9.2012)

sind, was zeigt, welche Länder gleiche Spurweite haben, was sowohl historische wie auch wirtschaftliche Gründe haben kann.

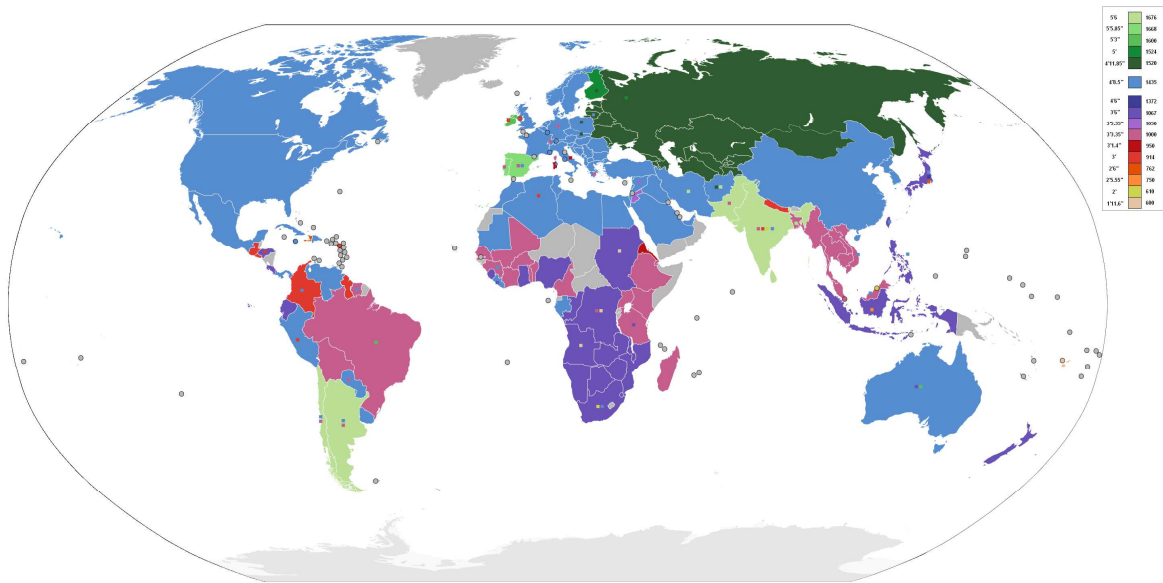


Abbildung 7: Weltweit verschiedene Spurbreiten (Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Rail_gauge_world.png&filetimestamp=20120609005233)

In Russland gibt es eine Breitspurweite, „als Breitspur bezeichnet man bei Eisenbahnen eine Spurweite, die größer ist als die 1435 mm der Normalspur.“²¹ Russland, die ehemalige GUS-Staaten, Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Mongolei haben eine Spurbreite von 1520 mm und Europäische Union hat 1435 mm.²² Umspürungen sind nötig, um in das Eisenbahnnetz des übrigen Europas zu gelangen, sowie für eine Weiterfahrt nach China.²³ Für Züge die zwischen Europa und GUS Staaten ist der wichtigste Umspurbahnhof an der weißrussischen Grenze in Brest.

Ein Hauptbahnhof

Zu der Frage ob ein einheitlicher Hauptbahnhof in St.Petersburg geplant ist gibt es keine Informationen im Internet. Der neuste Bahnhof (Ladoga Bahnhof), nimmt insofern eine Sonderstellung ein, da er ein Durchgangsbahnhof ist und z.B Züge aus

²¹Wikia: EisenbahnWiki: Breitspur. (Online: <http://eisenbahn.wikia.com/wiki/Breitspur>. Letzter Zugriff: 4.10.2012)

²²EKCompany: Logistische Abwicklung per Bahn. (Online: <http://www.ek-company.com/de/logistics/perbahn/transport-per-bahn.html>. Letzter Zugriff: 4.10.2012)

²³ Wikipedia: Verkehr mit Bahnen nach russischen Normalien. (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Umspurung_%28Eisenbahnfahrzeug%29#Verkehr_mit_Bahnen_nach_russischen_Normalien. Letzter Zugriff 04.9.2012.

Moskau über St.Petersburg nach Helsinki reisen können und nicht erst vom Moskauer Bahnhof zum Finnländischen Bahnhof reisen. Eine Planung eines allgemeinen Hauptbahnhofs wurde laut Recherchen bisher nicht angedacht.

Güterverkehr

Das Thema des Güterverkehrs wurde in diesem Bericht nicht behandelt, da diesbezüglich kaum Informationen zu finden sind.

Resümee

Bei der Ausarbeitung des Themas wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass sowohl ein grober Einblick in die Geschichte der Eisenbahn in St.Petersburg gegeben wird als auch eine Beschreibung der einzelnen Bahnhöfe. St. Petersburg kommt in der Geschichte der Eisenbahn eine besondere Rolle zu, da hier der erste Bahnhof von Russland errichtet wurde. Ausgehend von der Stadt entwickelte sich also sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr. Während die Geschichte des Personenverkehrs sehr leicht recherchierbar ist, sind konkrete Informationen und Daten über den Güterverkehr nicht zu finden.

Durch die Reise nach St.Petersburg konnten wir alle erwähnten Bahnhöfe der Stadt besuchen. Dabei negativ aufgefallen ist der Ladoga Bahnhof, welcher eigentlich der jüngste der Bahnhöfe ist. Hier gibt es bereits jetzt grobe Abnutzungen und teilweise rissige Böden und Wände.

Am Finnischen Bahnhof blieb vor allem der prachtvolle Vorplatz in Erinnerung, welcher zum Verweilen einläd.

Der Moskauer Bahnhof, welcher das architektonische Gegenstück zum Bahnhof in der heutigen Hauptstadt (Moskau) ist, fiel im Inneren aufgrund seiner prachtvollen Halle auf und erinnert vage an die früheren Zeiten.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Lage der Bahnhöfe	6
Abbildung 2: Moskauer Bahnhof.....	8
Abbildung 3: Warschauer Bahnhof - nach der Umnutzung	9
Abbildung 4: Baltischer Bahnhof	10
Abbildung 5: Finnländischer Bahnhof - vom Leninplatz aus photographiert	12
Abbildung 6: Eindrücke des Ladoga Bahnhofs	13
Abbildung 7: Weltweit verschiedene Spurbreiten	14

Quellenverzeichnis

Persönliche Quellen:

Führung im Eisenbahnmuseum St.Petersburg am 15.Mai 2012 (Mitschrift des Vortrags)

Buchquellen:

Schlögel K., Schenk F., Ackeret M.(2007): Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte. Campus Verlag, Frankfurt/Main.

Internetquellen

Russland Aktuell: Baltischer Bahnhof. (Online i. Internet:

http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/baltischer_bahnhof_5.html

Russland Aktuell: Ladoga Bahnhof. (Online i. Internet:

www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/ladoga_bahnhof_6.html

Russland Aktuell: Moskauer Bahnhof. (Online i. Internet:

http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/moskauer_bahnhof_2.html

Russland Aktuell: Witebsker Bahnhof. (Online i. Internet:

http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/fahren/eisenbahn/witebsker_bahnhof_4.html

EKCompany: Logistische Abwicklung per Bahn. (Online: <http://www.ek-company.com/de/logistics/perbahn/transport-perbahn.html>

Wikia: EisenbahnWiki: Breitspur. (Online: <http://eisenbahn.wikia.com/wiki/Breitspur>

Wikipedia: Baltischer Bahnhof (Online i. Internet:

http://de.wikipedia.org/wiki/Baltischer_Bahnhof_%28Sankt_Petersburg%29

Wikipedia: Finnischer Bahnhof. (Online i. Internet: http://de.wikipedia.org/wiki/Finnischer_Bahnhof

Wikipedia: Ladoger Bahnhof. (Online i. Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ladoga-Bahnhof>

Wikipedia: Verkehr mit Bahnen nach russischen Normalien. (Online i. Internet:

http://de.wikipedia.org/wiki/Umspurung_%28Eisenbahnfahrzeug%29#Verkehr_mit_Bahnen_nach_russischen_Normalien

Wikipedia: Warschauer Bahnhof. (Online i. Internet:

http://de.wikipedia.org/wiki/Warschauer_Bahnhof_%28Sankt_Petersburg%29