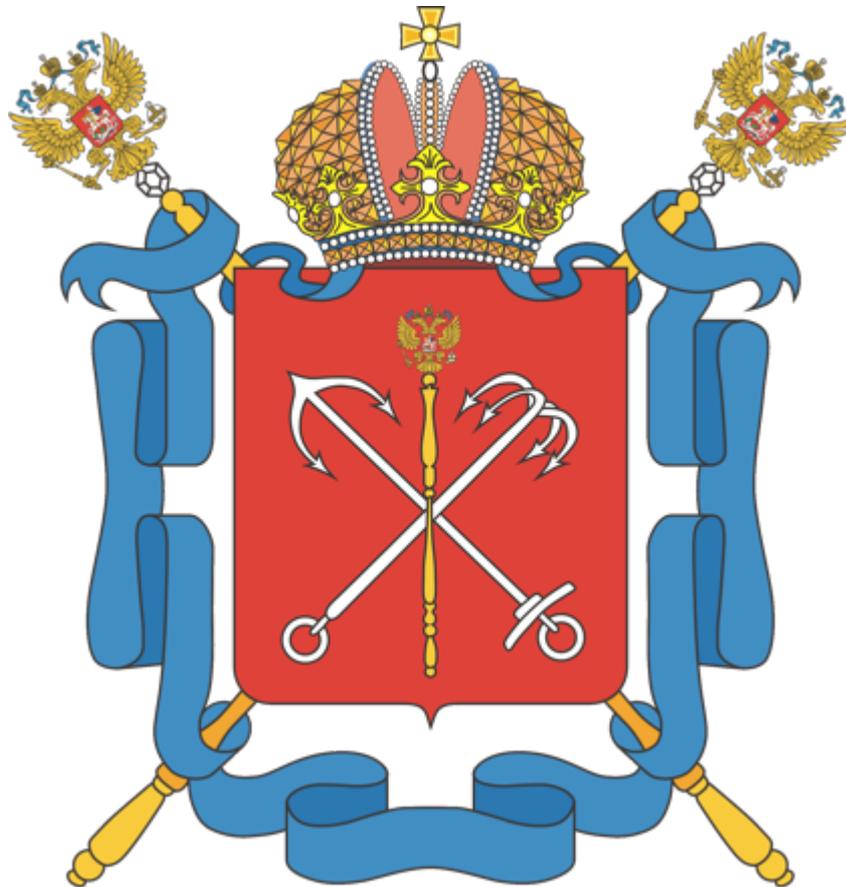


Protokoll
zur

ST. PETERSBURG
EXKURSION
Санкт-Петербург



MARLENE ACHLEITNER

Matrikelnummer: 0926577

Studienkennzahl: 033.243

ST. PETERSBURG

12.05.2012 – 17.05.2012

Persönliche Eindrücke

Schon als ich mich letztes Semester für die Exkursion angemeldet habe, konnte ich es kaum erwarten in die für mich unbekannt Stadt zu reisen.

Im Vorfeld wusste ich leider noch nicht sehr viel über St. Petersburg außer dass es für seine prächtigen Zarenbauten und die vielen Brücken berühmt ist.

Durch mein Referat Thema, dem Hafen, bekam ich einen sehr guten Einblick in die Besonderheiten der St. Petersburger Seestraßen, worin ich mich auch vor Ort überzeugen konnte.

Für mein Studium der Architektur war der Aufenthalt natürlich auch sehr von Vorteil. Ich konnte mir einen Eindruck von mächtigen gold-schimmernden Prachtbauten, technisch interessanten und aufwändig gestalteten Brücken, aber auch der Aufteilung und Anordnung der Stadt selbst machen.

Da ich vorher noch nie in Russland war, und der russischen Sprache, geschweige denn der Schrift nicht mächtig bin, hatte ich auch etwas Ehrfurcht vor dem fremden Land und dessen Sitten.

Was sich jedoch nach der Reise als unnötig erwies, denn unsere Reiseleiterin Irina übernahm alles Reden für uns, und wenn wir doch mal auf eigene Faust durch die Stadt liefen, konnte man sich- falls Englisch nicht reichte- andernfalls auch mit Händen und Füßen verständigen. Und wieder einmal bestätigte sich für mich, dass man sich durch falsche Vorurteile leicht verunsichern lässt. Denn mir persönlich begegneten auf der Reise nie aggressive, mit Geld um sich werfende Russen, die am Besten auch noch eine Wodkaflasche als Ersatz für die Wasserflasche in der Hand haben. Ganz im Gegenteil – mir kamen alle sehr nett und höflich vor, auch wenn man von manch Supermarkt-KassiererIn auch schon mal schräg angeschaut wird, wenn man für einen 200 Rubel Einkauf (umgerechnet 4,80 €) einen 500 Rubel (=12€) Schein hergibt und sie also 300 Rubel raus geben soll (was bei uns „nur“ 7 € entspricht). Das sehen sie nämlich nicht gern, dass man den Betrag nicht genau hergibt, bzw auch noch Wechselgeld verlangt! Alles in Allem war es für mich eine sehr interessante und lehrreiche Reise und ich Danke allen Professoren und Mitreisenden sehr herzlich für die Unterstützung und Organisation der Reise!

Geschichtliches

Einst erstreckte sich auf der Fläche des heutigen St. Petersburg ein riesiger Sumpf. Nach einer Reise nach Amsterdam wollte Peter der Große eine ähnliche Stadt in seinem Besitz haben. Somit legte er 1703 im Newa- Delta, das er von dem Schweden im Krieg zurückerobert hatte, den Grundstein für das heutige St. Petersburg, damals noch unter dem ursprünglichen Namen „Sankt Pieterburch“.

St. Petersburg ist eine der ersten Städte der Welt, die nach einem vorher aufgestellten Plan erbaut wurden. Der französische Architekt Jean- Baptiste Leblond wurde von Peter dem Großen nach Russland eingeladen, um einen Plan für den Bau der neuen Hauptstadt anzufertigen. Neben ihm wurden auch viele andere europäische Architekten und Baumeister angeworben, wie zum Beispiel Bartolomeo Francesco Rastrelli, der unter anderem für den Bau des Smolny- Kloster, Katharinenpalast, gr. Palast des Peterhofs, und dem Winterpalais/ Eremitage verantwortlich war, und Carlo Rossi, der den Schlossplatz, das Alexandratheater und mehrere Plätze und Straßenzüge wie zum Beispiel die „Rossi-Straße“, (deren Gebäude in genau 22 m Abstand voneinander stehen, 22m hoch sind, und sich über eine Gesamtlänge von genau 220 m erstrecken), gestaltete. Dadurch hat die Stadt keinen einheitlichen russischen Stil, sondern ein harmonisches Ensemble aus den Einflüssen ausländischer Künstler.

Der Zar ließ ohne Rücksicht auf Verluste die Stadt auf dem denkbar schlechtestem Untergrund erbauen. Tausende Leibeigene und Zwangsarbeiter mussten Holzpfähle zur Stabilisierung in den Boden rammen, unzählige starben dabei an Hunger, Erschöpfung, Skorbut und anderen Krankheiten. Doch Peter der Große ging buchstäblich über Leichen um den Traum eines zweiten Amsterdams und einem „Fenster nach Europa“ zu realisieren.

Peter I. hatte schon immer eine starke Verbundenheit mit dem Wasser. (Er ließ z.B die Kanäle und Wasserstraßen bis vor die „Haustür“ seiner Paläste errichten, um direkt in sein Boot steigen zu können – diese wurden aber später wegen Hochwassergefahr wieder zugeschüttet)

Laut Trotzki: *„Er wollte aus einem Volk von Landratten ein Volk von Wasserratten machen!“*

1706 wurde bereits die erste Werft (die heutige Admiralität), nach Vorbild der niederländischen Schiffsbaukünstler errichtet und das erste Schiff stach in See. (Seit 1925 ist die Admiralität der Sitz der Marineingenieursschule)

1709 wurde der Nevyskij Prospekt angelegt. Wiederrum nach einem europäischem Vorbild- der Champs- Élysées in Paris.

Bis zum Ende des Jahrhunderts lebten bereits über 220.000 Menschen im Hafen von St. Petersburg, mehr als ein Drittel von ihnen arbeitete für die Regierung oder in den Streitkräften.

Der Bau des Hafens von St. Petersburg setzte sich im 18. Jahrhundert fort , zu der früheren einfachen Peter-Paul-Festung und dem Sommerpalast wurden in der Stadt elegante Gebäude im russischen Barockstil hinzugefügt. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, erschienen auch neue Gebäude im neoklassizistischen Stil, sodass sich die Stadt St. Petersburg zu einem weltweit kulturellen Mittelpunkt entwickelte. Mit industriellem Wachstum und der Eröffnung eines neuen modernen Kanalsystems und der Eisenbahn stieg die Zahl der Bevölkerung Petersburgs von knapp über einer Million im Jahre 1864, auf 1,5 Millionen im Jahr 1900.

Im Jahr 1825 kam es zu einem Aufstand, bei dem hunderte von Menschen starben und Tausende verwundet wurden. Der Tag ging als " Blutiger Sonntag“ in die Geschichte ein. Die Folge darauf waren Streiks und revolutionäre Aufstände, das Land erhob Protest und es gab Meuterei und Morde an Grundbesitzern und Industriellen. Es breitete sich eine gewaltvolle Protestwelle gegen die Politik des Zaren aus.

Der Bürgerkrieg (1917-1920) führte zu einer schlechten Wirtschaft am Hafen von St. Petersburg und die Bevölkerungszahl ging rasch zurück. Bis 1920 hatte der Hafen nur noch ein Drittel seiner vorherigen Größe.

Als Lenin 1924 starb, wurde zu seiner Ehre die Stadt in Leningrad umbenannt. Durch die sowjetischen Fünf-Jahres-Pläne entwickelte sich der Hafen von St. Petersburg erneut und die Bevölkerung wuchs wieder auf über 3 Millionen.

Im Jahre 1940 litt St. Petersburg unter der „900-tägigen Belagerung“ durch Deutschland. Über 1 Millionen Menschen starben während der Besetzung. Vor dem Rückzug der Deutschen wurden auch mehrere Paläste zerstört und die Stadt erreichte die 3 Millionen Bevölkerung erst wieder um 1960.

Der Charakter des Hafens begann sich in den 1980er Jahren zu ändern, als die russische Regierung mehr Demokratie und Offenheit einführte. Die Stadt wurde in St- Petersburg umbenannt.

Nach dem Fall der Sowjetunion im Jahre 1991 wurde die Kriminalität zu einem großen Problem für den Hafen. Es wurden mehrere prominente Politiker ermordet und der Hafen von St. Petersburg wurde als die russische Hauptstadt des Verbrechens bezeichnet.

Auch wenn die lokale Wirtschaft schneller als die des Landes wuchs, war die Arbeitslosigkeit hoch.

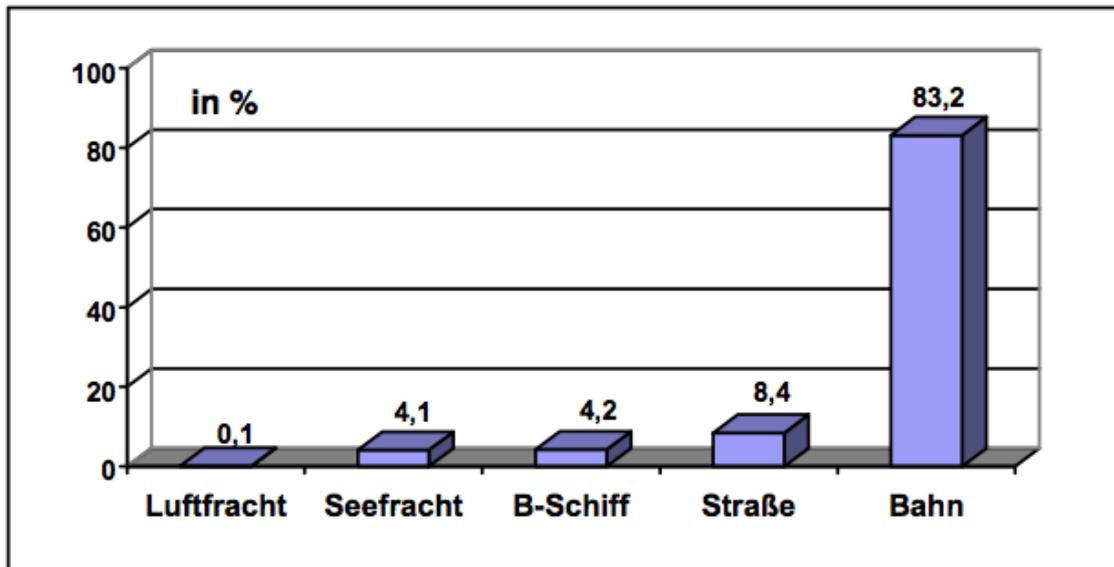
Später wurden der Hafen und die Stadt einer Generalrestaurierung unterzogen. Es entstanden neue Cafés und Restaurants, eine Beleuchtung von Brücken und Sehenswürdigkeiten und neue kulturelle Zentren wurden erbaut.

Heute ist der Hafen ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt Russlands für die Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahn.

Die Bedeutung des Seewesens für St. Petersburg zeigt sich bereits im Stadtwappen, auf dem zwei gekreuzte Anker die Fluss – und Hochseeschifffahrt symbolisieren. (Siehe Deckblatt) Zahlreiche Gebäude, Plätze und Straßen sind auf verschiedene Weise mit der maritimen Vergangenheit von St. Petersburg verbunden.



Wirtschaft und Handel am Hafen



Modal Split im Güterverkehr

Quelle: Handbuch Logistik Russland

Wie die Grafik anzeigt, steht die Schifffahrt im Modal Split des Güterverkehrs von St. Petersburg nur auf Platz 3, jedoch hat St. Petersburgs Rolle als Hafenstadt und Flottenstützpunkt die Entwicklung der Stadt von Beginn an bestimmt. Die Lage am Newadelta und der direkte Zugang zur Ostsee waren entscheidend für die Wahl dieses Ortes bei der Stadtgründung.

Hinzu kommt, dass der Hafen zwischen mehreren kleinen Inseln über eine nur 43 km lange Kanalpassage durch den Finnischen Golf erreichbar ist. Es existiert ein Netz an Binnenwasserstraßen, die St. Petersburg mit dem Kaspischen Meer, dem Weißen Meer und der nördlich gelegenen Barentssee, das am nördlichen Finnischen Meerbusen liegt, verbindet. Sankt Petersburg umschließt das Delta des Flusses Newa, durch welches auch Anschluss an die Seen Ladoga und Onega und das Kanal und Flusssystem ins europäische Zentrum der Russischen Föderation besteht, worin der Vorteil des Hafens liegt. Durch seine geografische Lage sind die natürlichen Erweiterungsmöglichkeiten des Hafens aber stark eingeschränkt, da es in einer Bucht liegt und das Potential des umliegenden Baulandes schon komplett ausgeschöpft ist.

Der Großhafen von Sankt Petersburg ist der größte Ostseehafen Russlands. Über ihn werden mehr als die Hälfte aller nach Russland importierten Güter und 13 Prozent aller auf dem Seeweg beförderter Exportgüter abgefertigt. Jahrelang war er der umschlagstärkste Hafen Russlands. Allerdings wurde er im Jahr 2004 durch den am

Schwarzen Meer gelegenen Hafen Novorossijsk überholt. Trotzdem ist der Hafen gerade für den Ostseeverkehr der wichtigste Hafen der Russischen Föderation.



Der Großhafen von St. Petersburg besteht aus rund 400 maritimen Unternehmen, welche formal als „Seaport of St. Petersburg“ bezeichnet werden. Die Infrastruktur befindet sich im Besitz der „Port Authority of St. Petersburg“ und wird an Lager- und Umschlagsgesellschaften vermietet

Außerdem stehen in Kronstadt, Lomonossov/Bronka und in Gorskaya weitere Liegeplätze zur Verfügung. Sie sind durch ein verzweigtes Kanalsystem miteinander verbunden.

Die wichtigste und die größte Umschlagsgesellschaft im Großhafen St. Petersburg, der *Handelshafen St. Petersburg*, gehört zu 97 Prozent holländischem UNIVERSAL CARGO LOGISTICS HOLDING BV.

Der Handelshafen ist in vier Gebiete unterteilt, die auf bestimmte Ladungen spezialisiert sind. So gibt es Areale für Massengüter, Container, Roll-on-Roll-off-Güter, allgemeine Güter, Flüssiggüter u. a.

Der Hafen verbucht seit Jahren ein stetiges Wachstum. 2008 wurden im großen Hafen von St. Petersburg insgesamt rund 60 Mio. t Ladung umgeschlagen. Der Umschlagsrückgang im Jahr 2006 ist auf den G8-Gipfel in St. Petersburg zurückzuführen. Der komplette Großhafen St. Petersburg blieb eine Woche lang geschlossen.

In den letzten fünf Jahren erhöhte sich der Containerumschlag um das 3-fache und sicherte damit Sankt Petersburg die führende Position im Gütercontainerumschlag in Russland. Im Jahr 2008 haben die Containerterminals des Hafens insgesamt mehr



Containerladung umgeschlagen als alle finnischen Häfen zusammen, und zwar 1,983 Mio. TEU¹

Von November bis März werden 11 Eisbrecher eingesetzt, um den Zugang zum Hafen zu gewährleisten, wodurch aber die Schiffe viel kostbare Zeit verlieren.

Zukunft des Hafens:

Die Hafenadministration ist stark investitionsfreudig und legt großen Wert auf die Erweiterung der Kapazitäten. Seit 2011 verfügt auch St. Petersburg über einen Passagierhafen, welcher speziell für die Aufnahme von Kreuzfahrtschiffen und Passagierfährschiffen gebaut wurde. (Und immer noch erweitert wird) Mit dem Passagierterminal versucht St. Petersburg, das bis vor kurzem über keinen leistungsfähigen Hafen für Schiffsreisende verfügte und dementsprechend niedrige Passagierzahlen aufwies, seine Position gegenüber den anderen Ostsee-Häfen zu verbessern.

Um den räumlich begrenzten Großhafen St. Petersburg zu erweitern, sollen bis zum Jahr 2025 am Nord- und Südufer des Finnischen Meerbusens in Bronka und Lomonossow sowie bei Kronstadt auf der Insel Kotlin neue Hafenanlagen entstehen. Insgesamt sollen die neuen Hafenable 477 Hektar Fläche haben, die zu 80 Prozent durch Aufschüttungen gewonnen werden. Die neuen Terminals sollen vor allem Container, Ro-Ro-Frachten und Kühlgut vorbehalten sein.

Außerdem plant der russische Logistikkonzern „National Container Company“ (NCC), außerhalb von St. Petersburg einen Containerterminal zu errichten, um die beengten Anlagen im Hafen zu entlasten.

Ebenso notwendig ist der Ausbau der Straßen- und Bahnanbindung, denn die Straßen der Stadt bewältigen den großen Güterumfang nicht mehr. Große Hoffnungen werden auf die Ringstraße gesetzt, die um Sankt Petersburg gebaut wird und der Entlastung des Großhafens St. Petersburg dienen soll.

¹ Twenty-foot Equivalent Unit (20-Fuß-ISO-Container = 1 TEU, ein 40-Fuß-ISO-Container = 2 TEU)

1	Primorsk	66 078 000
2	St. Petersburg	54 230 000
3	Tallinn	41 084 000
4	Gothenburg	39 912 000
5	Ventspils	29 062 000
6	Riga	25 358 000
7	Gdansk	24 207 000
8	Klaipeda	23 611 000
9	Lübeck	21 056 000
10	Kilpilahti (Sköldvik)	19 739 000

11	Rostock	19 058 000
12	Brofjorden Preemraff	18 591 000
13	Fredericia	16 108 000
14	Kaliningrad	15 225 000
15	Gdynia	14 183 000
16	Vysotsk	13 811 000
17	Aarhus	11 913 000
18	Helsinki	11 728 000
19	Trelleborg	11 381 000
20	Szczecin	9 965 000

Top 20 baltische Häfen (total traffic Volumen in Tonnen)

Quelle: balticportlist 2006

1	St. Petersburg	1 449 958
2	Gothenburg	811 843
3	Gdynia	461 170
4	Kotka	452 401
5	Aarhus	427 000
6	Helsinki	416 667
7	Lübeck	264 085
8	Klaipeda	231 548
9	Riga	176 826
10	Hamina	168 192

11	Rauma	161 148
12	Tallinn	152 399
13	Kaliningrad	151 047
14	Copenhagen	150 000
15	Helsingborg	143 701
16	Gdansk	77 854
17	Gävle	67 136
18	Aalborg	63 000
19	Hanko	54 256
20	Pori	42 137

Top 20 baltische CONTAINER-Häfen (in TEU²)

Quelle: balticportlist 2006

1	Primorsk	66 078 000
2	St. Petersburg	37 889 000
3	Tallinn	36 002 000
4	Ventspils	26 299 000
5	Riga	22 524 000
6	Gdansk	19 459 000
7	Gothenburg	17 450 000
8	Klaipeda	16 921 000
9	Kaliningrad	13 604 000
10	Vysotsk	13 259 000

11	Fredericia	10 897 000
12	Lübeck	8 907 000
13	Rostock	8 807 000
14	Brofjorden Preemraff	6 440 000
15	Gdynia	6 243 000
16	Helsinki	5 733 000
17	Szczecin	5 704 000
18	Trelleborg	5 699 000
19	Kotka	5 668 000
20	Kilpilahti (Sköldvik)	5 406 000

Top 20 baltische EXPORT- Häfen (in Tonnen)

Quelle: balticportlist 2006

² Twenty-foot Equivalent Unit (20-Fuß-ISO-Container = 1 TEU, ein 40-Fuß-ISO-Container = 2 TEU)

Vergleichshäfen

Saint Petersburg



www.pasp.ru

*) transit traffic (503 000 t) included in total international traffic but not in import and export

**) includes total traffic

Cargo traffic 2006

TOTAL TRAFFIC (t)	115 529 000
International traffic (t)	113 765 000
Import	68 055 000
Export	45 710 000
Domestic traffic (t)	1 764 000
Passengers (international)	43 486
Ship calls (total)	12 373
International cargo traffic by types of cargo (t)	
Dry bulk	28 612 000
Liquid bulk	13 603 000
Other dry cargo	71 550 000
Number of transport units (international)	
Cars	0
Busses	0
Trucks and trailers	84
Train wagons	0
Containers (TEU)	8 771 374

Cargo traffic 2006

TOTAL TRAFFIC (t)	54 230 000
International traffic (t) *)	54 056 000
Import	15 664 000
Export	37 889 000
Domestic traffic (t)	174 000
Passengers (international)	319 800
Ship calls (total)	12 593
Cargo traffic by types of cargo (t) **)	
Dry bulk	11 388 000
Liquid bulk	17 896 000
Other dry cargo	24 946 000
Number of transport units (total)	
Cars	-
Busses	-
Trucks and trailers	-
Train wagons	-
Containers (TEU)	1 449 958

Hamburg



www.hafen-hamburg.de

Cargo traffic 2006

TOTAL TRAFFIC (t)	1 253 000
International traffic (t)	1 214 000
Import	188 000
Export	1 026 000
Domestic traffic (t)	39 000
Passengers (international)	-
Ship calls (total)	-
International cargo traffic by types of cargo (t)	
Dry bulk	1 122 000
Liquid bulk	92 000
Other dry cargo	0
Number of transport units (total)	
Cars	0
Busses	0
Trucks and trailers	0
Train wagons	0
Containers (TEU)	560

Vyborg



www.port-vyborg.ru

Cargo traffic 2006

TOTAL TRAFFIC (t)	11 728 000
International traffic (t)	11 363 000
Import	5 630 000
Export	5 733 000
Domestic traffic (t)	365 000
Passengers (international)	9 046 000
Ship calls (total)	12 080
International cargo traffic by types of cargo (t)	
Dry bulk	941 000
Liquid bulk	576 000
Other dry cargo	9 846 000
Number of transport units (international)	
Cars	666 836
Busses	23 599
Trucks and trailers	417 090
Train wagons	0
Containers (TEU)	416 667

Helsinki



www.portofhelsinki.fi

Cargo traffic 2006

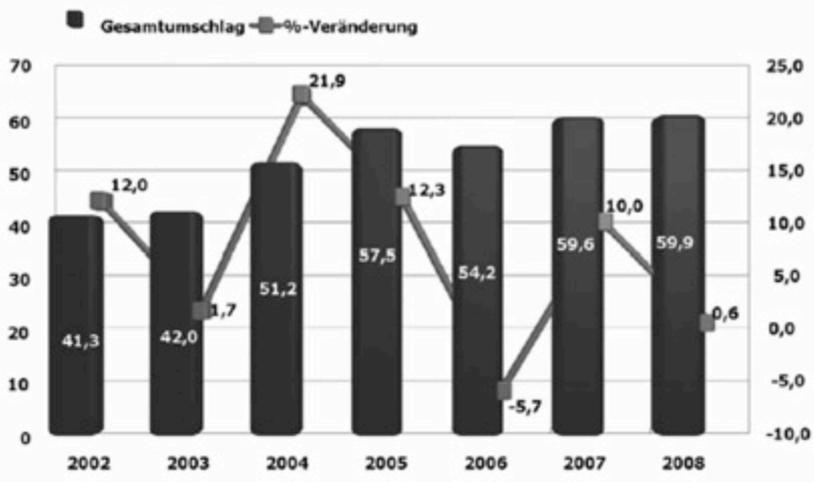
TOTAL TRAFFIC (t)	5 068 000
International traffic (t)	4 219 000
Import	2 824 000
Export	1 395 000
Domestic traffic (t)	849 000
Passengers (international)	8 249 304
Ship calls (total)	4 882
Cargo traffic by types of cargo (t)	
Dry bulk	1 198 000
Liquid bulk	956 000
Other dry cargo	2 914 000
Number of transport units (international)	
Cars	444 846
Busses	19 429
Trucks and trailers	150 031

Stockholm

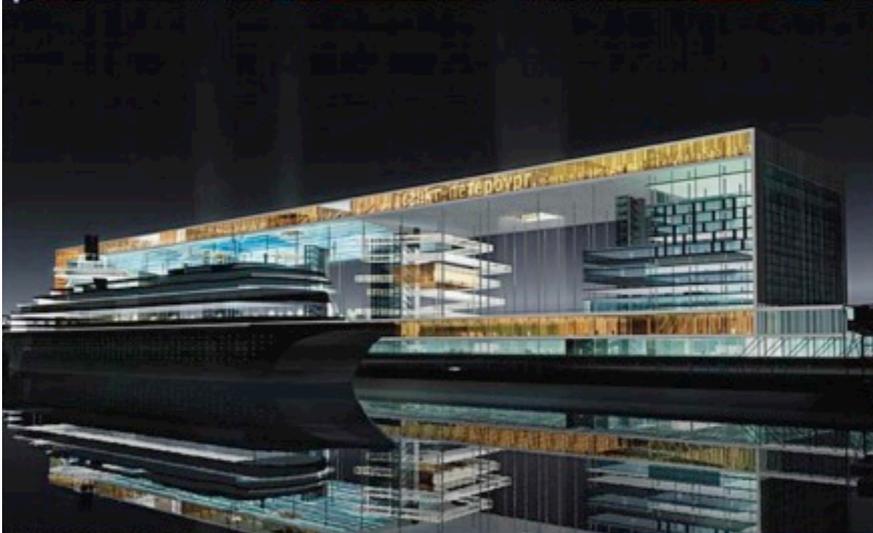
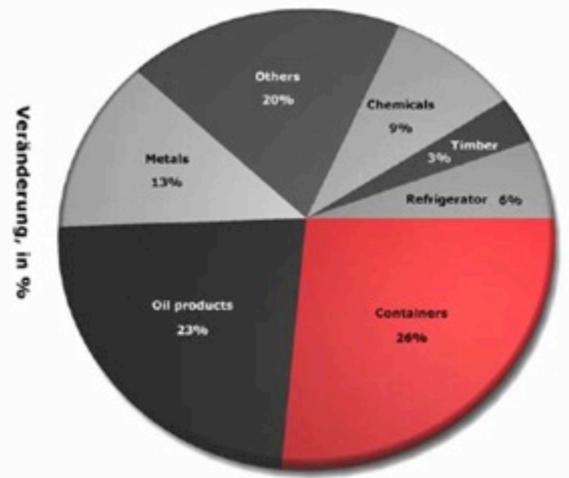


www.stockholmshamn.se

Großhafen St. Petersburg: Gesamtumschlag, in Mio. t



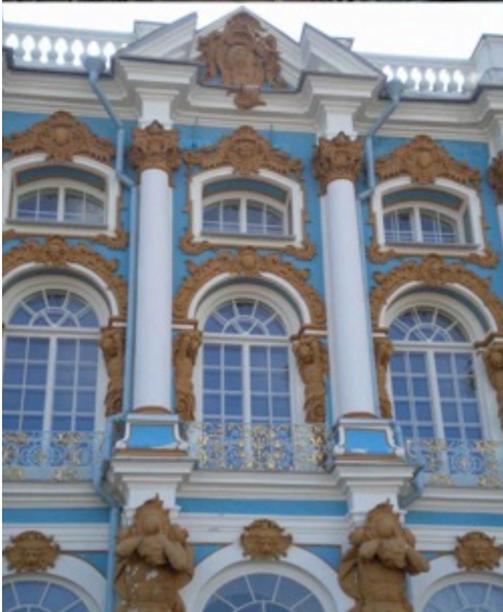
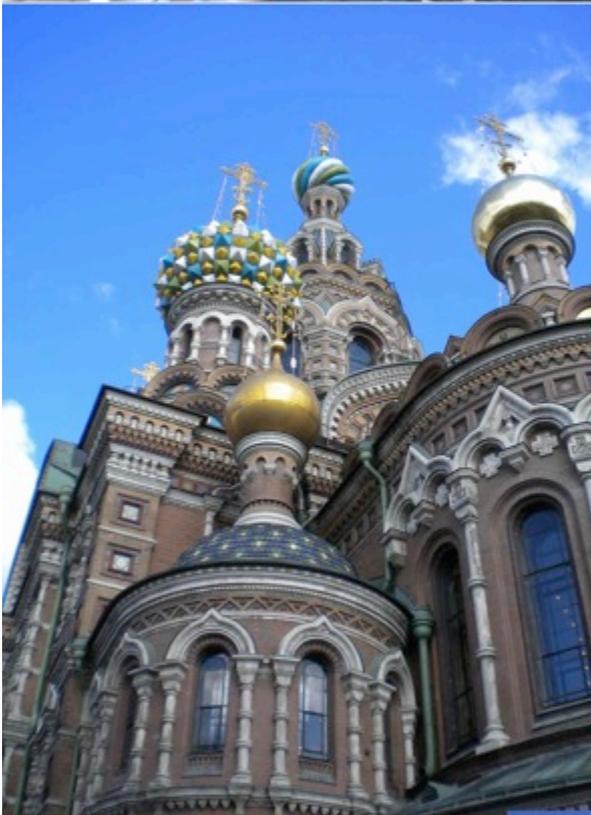
Großhafen St. Petersburg: Gesamtumschlag nach Gütertypen 2007 in %



Neuer Passagierhafen







Quellen:

Bücher/Reiseführer:

- DUMONT – St. Peterburg 2010
- Sankt Petersburg – Geschichte und Architektur 2005 (TU Bibliothek)
- Polyglott – St. Petersburg

Internet:

- www.iaw.uni-bremen.de
- www.balticportlist.com
- www.en.seaport.spb.ru
- Logistik Handbuch Russland
- Wikipedia
- www.worldportsource.com