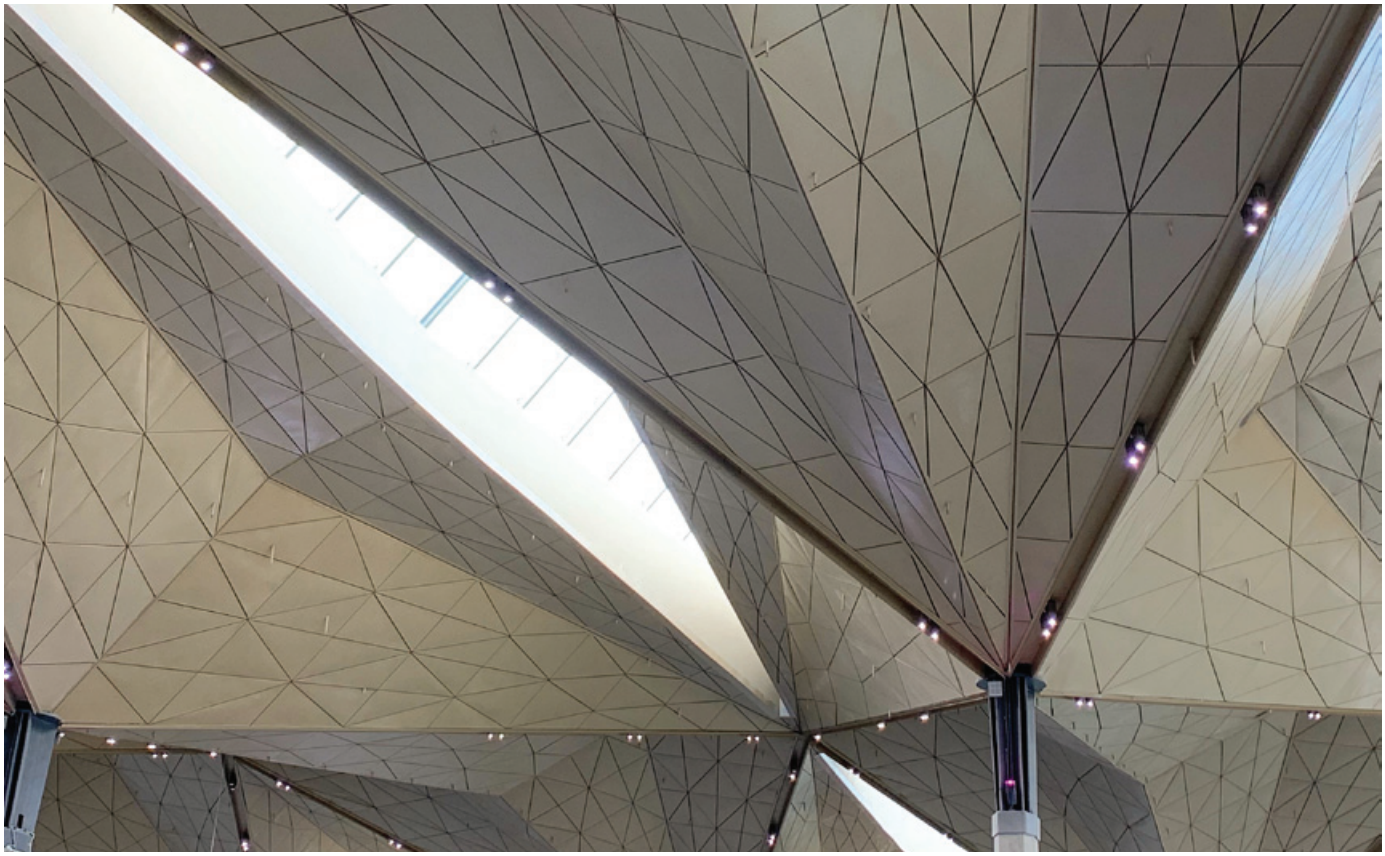
Peter-Paul-Kathedrale © a-tour

„I do not write, I build“
Alvar Aalto

REISEBERICHT ARCHITEKTURREISE ST. PETERSBURG
5. BIS 10. SEPTEMBER 2019



Dachstuktur Flughafen Pulkowo © a-tour

Donnerstag 5. September 2019

Fast die gesamte Reisegruppe trifft sich am Flughafen in Frankfurt. Von hier geht es, schneller als gedacht, mit der Lufthansa in knapp 2 Stunden nach Sankt Petersburg. Am Pulkowo Flughafen erwartet uns schon unser Guide Peter. Entgegen der üblichen Gepflogenheiten startet die Architekturführung schon hier und statt eines städtebaulichen Überblicks beginnt Peter mit dem ersten Projekt, dem Flughafen.

Wir erfahren, dass das erste Terminal in Pulkowo zwischen 1936 und 1950 gebaut wurde und die Arbeiten während des Zweiten Weltkrieges still standen. Seitdem sei kein neues Terminal hinzugekommen und dass obwohl die Stadt als russisches Touristen-Mekka gilt. Alle Gäste der Stadt mussten über den kleinen Flughafen mit den zwei alten Terminals einreisen. 2013 baute dann das britische Team von Grimshaw Architects ein neues, drittes Terminal. Dass sie sich beim Design von den Sankt Petersburger Kirchtürmen inspirieren ließen, weist Peter als Ammenmärchen zurück.

Wir hören, dass es für den Neubau 2007 einen Architekturwettbewerb gegeben hat. Ende 2010 sei mit dem Bau des neuen Terminals begonnen und 2013 das neue Terminal 1 schließlich eröffnet, obwohl es noch nicht ganz fertig war. Danach habe man es wieder geschlossen und zu Ende gebaut, berichtet uns Peter. Besonders am Projekt ist das große, das gesamte Terminal überspannende Dach, das wie ein dramatisch gefaltetes hölzernes Origami aussieht. Die große Halle verfügt über Oberlichter, die das Tageslicht bis in das darunter liegende Ankunftsterminal ziehen.

Danach sehen wir uns noch das alte, im Jahr 1972 geplante Terminal an. Zuerst fällt die Silhouette ins Auge. Eine lang gestreckte Linie, aufgelockert durch fünf aufgesetzte leichte Glaszylinder. Peter erklärt uns, das das was auf den ersten Blick wie eine Gestaltunglaune erscheint erweist sich auf den zweiten Blick als höchst funtionales Konstruktionselement erweist. Im Zentrum jedes Glaszylinders stünde dabei jeweils eine sogenannte Pilzstütze von deren Pilzkopf die Dachkonstruktion des Terminals abgehängt sei. So entsteht im Inneren ein weitgehend stützenfreier Raum, durch dessen Oberlicht Tageslicht bis auf die unterste Ankunftsebene fällt. Die klare Grundstruktur setzt sich als Grundmotiv der Gestaltung fort: ruhige Flächen,

eindeutige Formen und Farben, vor allem weiß. Im Detail sind viele Elemente an Alvar Aaltos Architektursprache angelehnt und dennoch etwas ganz Eigenes, Unverwechselbares.

Auf dem Parkplatz wartet schon unser Bus und über die Pulkowoer Chaussee und den Moskowski Prospekt fahren wir ins knapp 15 km entfernt gelegene Stadtzentrum.

Im zentral gelegen Hotel haben alle die Möglichkeit die Zimmer zu beziehen und sich noch etwas frisch zu machen. Der eine oder andere nutzt die Zeit auch für ein Nickerchen. Gegen 16.00 Uhr treffen wir uns alle in der Hotellobby wieder und nach einer Vorstellungsrunde gibt uns Peter eine Einführung in die Stadtgeschichte.

Wir erfahren, dass Sankt Petersburg eine Stadtneugründung des 18. Jahrhunderts ist und keine der alten, über Jahrhunderte gewachsenen europäischen Hauptstädte. Peter erklärt uns, das es so in einer Reihe mit Städten wie Versailles, Potsdam, Mannheim und Manhattan steht. Sankt Petersburg war lange Zeit Russlands einziger großer Hafen an der Ostsee, der die Stadt auf dem Seeweg direkt mit Ostseestädten wie Helsinki, Danzig, Stockholm oder Kopenhagen verbindet.

Der Anspruch Sankt Petersburgs, etwas zu sein, was es (noch) nicht war, sei stets sehr hoch gewesen. Es sollte aus dem Stand russische Hauptstadt, binnen kürzester Zeit zur europäischen Metropole werden und dabei stets auf dem neusten Stand der Architekturentwicklung sein, erklärt uns unser Guide. Vor allem aber durfte es nicht an alte russische Städte erinnern. Selbst orthodoxe Kirchen seien so anfangs entgegen ihrer eigentlichen Tradition äußerlich nach westeuropäischem Vorbild gestaltet worden.

Viele Literaten attestieren der Stadt eine gewisse Unwirklichkeit, eine Aura dessen, dass sie nicht ganz real ist. Das beginnt schon mit dem Mythos, die Stadt sei in der Luft gebaut worden und erst danach auf die Erde gesunken, weil man auf diesem Gelände eigentlich gar nicht bauen könne.
Allein der Plan, eine Großstadt am Ende der Welt inmitten von Sümpfen zu bauen, gibt Sankt Petersburg diesen Gründungsmythos mit.

Peter erklärt uns, dass der Bau von Sankt Petersburg die fixe Idee eines ebenso skrupellosen wie fortschrittlichen Diktators war: Zar Peter der Große. Anders als oft vermutet habe Peter der Große die Stadt nicht nach sich, sondern nach seinem Schutzheiligen, dem Apostel Simon Petrus benannt.

Besonders aber für die Zeit Katharinas II. auf dem Zarenthron, gilt: Die besten Baumeister und Städteplaner Europas durften hier nun Kathedralen, Paläste, Plätze und Prospekte nach dem letzten Stand der Architektur und Ingenieurskunst gestalten. Barock, Klassizismus und schließlich Jugendstil prägten das Stadtbild. Wir hören, dass es eine große Anzahl an deutschen Architekten in Sankt Petersburg gab. Johann Dietrich Fock, Johann Franz Dunker, Karl- Robert- Sigismund Funk, Ludwig Bohnstedt, Heinrich Stöckhardt, Erwin von Bernhardt und Andreas Schlüter waren einige von ihnen.

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde der zu deutsch klingende Stadtname russifiziert. Aus Sankt Petersburg wurde 1914 Petrograd. Bereits zehn Jahre später, nach dem Tod Lenins, stand wieder eine Umbenennung bevor: Petrograd wurde zu Leningrad. Begründet wurde der erneute Namenswechsel damit, dass in der Stadt die Oktoberrevolution stattgefunden habe, die von Lenin geführt worden war. Doch dahinter steckte mehr: Sankt Petersburg war der Inbegriff des Zarenreichs, die Umbenennung symbolisierte den Systemwechsel. Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion kam es zu einer Volksabstimmung über den künftigen Namen. Eine knappe Mehrheit sprach sich für die Rückbenennung in Sankt Petersburg aus.

Reich mit ersten Informationen versorgt spazieren wir zum um die Ecke gelegenen U-Bahnhof Ploshchad Vosstaniya am Newski-Prospekt und haben zum ersten Mal das Erlebnis mit der Metro zu fahren. Peter besorgt uns Token und jeder passiert die Schranken und über die steilen, langen Rolltreppen geht es hinunter in die 35m unter der Erde gelegene Metro. Sie ist eng getaktet, das ultimative Fortbewegungsmittel in dieser Stadt. Wir hören von Peter, dass die Metro so tief unter der Erde liegt, weil die Stadt auf sehr moorrastigem Untergrund steht. Die erste Linie sei Ende 1955 eröffnet worden und das Metronetz besteht aus fünf Linien mit knapp 120 km Streckenlänge. Im Schnitt werden täglich knapp 2 Millionen Fahrgäste befördert. Unten angekommen sehen wir warum die Petersburger Metro als eine der architektonisch schönsten der Welt gilt.

Nach einigen Fahrtminuten erreichen wir die nächste Station. Mit der unendlich erscheinenden Rolltreppe geht es wieder nach oben und wir kommen im größten Warenhaus Sankt Petersburgs, dem „Gostiny Dwor“ ans Tageslicht.

Wir hören, dass es von Bartolomeo Francesco Rastrelli und Vallin de la Mothe gestaltet und Mitte des 18. Jahrhunderts errichtet wurde. Das Warenhaus nimmt bei einer Fassadenlänge von mehr als einem Kilometer fast ein gesamtes Stadtviertel

Newski-Prospekt Boulevard © a-tour

ein. Eine gigantische Dimension mit unaufhörlicher Länge, die wir uns auf der Arkade im 1. Obergeschoss ansehen.

In dem frühklassizistischen Gebäude befindet sich heute, nach einem Brand im Jahre 1990 und einer kompletten Umgestaltung des Innenraums, ein Einkaufszentrum westlicher Prägung mit etwa 200 zumeist hochpreisigen Einzelhandelsgeschäften. Das Gebäude gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe Sankt Petersburg, das ca. 2.300 Bauten umfasst.

Von hier schlendern wir über den Newski-Prospekt Boulevard, der 4,5 km langen Lebensader von Sankt Petersburg. Er bildet auf seiner ganzen Länge das pulsierende Zentrum Petersburgs und ist die wahrscheinlich berühmteste Straße in Russland. Peter erzählt uns, dass er Anfang des 18. Jahrhunderts als Verbindungsstraße zum Alexander-Newski-Kloster, welches sich am östlichen Ende der Straße befindet, erbaut wurde.

Unseren nächsten Stopp machen wir an der Kasaner Kathedrale, die 1811 nach dem Vorbild des Petersdoms in Rom erbaut wurde. Unser Guide erklärt, dass zur Auswahl eines passenden Architekten Kaiser Paul I. einen Wettbewerb ausgeschrieben habe. Der Auftrag sei bereits an den schottischen Architekten Charles Cameron vergeben gewesen, als Graf Alexander Stroganow ihm die Arbeit des jungen Architekten Andrei Woronichin empfahl, der nicht an der Ausschreibung teilgenommen hatte.

Das Werk des jungen Architekten beeindruckte den Kaiser so, dass er Woronichin zum leitenden Architekten seines Bauvorhabens ernannte. Dieser entwarf einen imposanten Säulengang, der an italienische Kirchen erinnert. Ursprünglich sollte auch auf der Südseite der Kathedrale ein Säulengang entstehen, doch diese Idee wurde später wieder verworfen. Als wesentliches Dekormaterial sei Kalktuff verwendet worden, der um Sankt Petersburg abgebaut wurde, berichtet unser Guide. Das Gestein erinnert sehr an das italienische Baumaterial Travertin, aus dem die Peterskirche erbaut wurde. Der Baumeister bediente sich vorwiegend Elementen der zeitgenössischen klassizistischen Architektur. Ausgehend von der zentralen, 71 Meter hohen Kuppel der Kasaner Kathedrale sind die Tonnengewölbe des Mittelschiffs, des Chors und der Querschiffsarme kreuzförmig angeordnet.

Wir betreten die Eingangsachse, die sich auf der Nordseite befindet, um sowohl die traditionelle Ausrichtung des Chores gen Osten als auch die repräsentative Orientierung zum Newski-

Asow-Don-Bank © a-tour

Prospekt zu gewährleisten. Im Inneren erleben wir einen beeindruckenden Kirchenraum, den wir von außen nie vermutet hätten und haben das Glück, Liturgischen Gesängen beiwohnen zu können.

Wir erfahren, dass in sowjetischer Zeit das Gotteshaus ein Museum für die Geschichte der Religion und des Atheismus beherbergte.

Von hier spazieren wir zur Sankt-Petri-Kirche, der ehemaligen Peter-und-Paulskirche. Die Mitte des 19. Jahrhunderts eingeweihte Kirche ist bis heute erhalten. Unser Guide sagt, dass sie nach den Plänen von Alexander Brüllow erbaut wurde und harmonisch das Schema einer romanischen Basilika mit der Formensprache des russischen Klassizismus vereinigt. Mit damals 3000 Plätzen war und mit ihren 700 Plätzen ist sie heute die größte evangelische Kirche Russlands.

1917, im Jahr der bolschewistischen Oktoberrevolution wurde die Kirche verstaatlicht. Konnten anfangs in ihr noch Gottesdienste stattfinden, wurde sie unter Stalin vollends gesperrt, ausgerechnet am Heiligen Abend des Jahres 1937. In der Folgezeit stand die Kirche leer oder wurde zweckentfremdet genutzt. In der Chruschtschow-Zeit sei sie zu einem Schwimmbad umgebaut worden, das 1962 eröffnete. Das Schwimmbecken gibt es immer noch. Bei einer Besichtigung sehen wir, dass der Innenraum deutlich niedriger ausfällt, als man von außen vermuten würde. Peter erzählt, dass Statiker feststellten, dass der Abriss des Betonbeckens die Stabilität des gesamten Baus gefährden würde. Deshalb sei das Becken nur mit einem neuen Boden abgedeckt worden. Auf ihm stehen heute die Bänke und der Altar. Der Kirchenraum ist dadurch etwa zehn Meter niedriger als früher. Unter dem Platz, wo ehemals der Sprungturm stand, befindet sich der Chorraum der Kirche. Ein spannendes Gebäude, das schon viel erlebt hat.

Nur einige Gehminuten sind es zu einem von Peters „Achtung Lieblingsgebäude!“, der Asow-Don-Bank. Wir hören von ihm, dass sich der Jugendstil, oder “Stil modern” wie er in Russland genannt wird, gegen den Historismus wandte. Obgleich nur ein gutes Jahrzehnt lang in diesem Stil gebaut wurde hat er in Sankt Petersburg reichlich Spuren hinterlassen. Vor allem auf der Petrograder Seite sind ganze Viertel und Straßenzüge vom Jugendstil geprägt. Charakteristische Merkmale seien eine feine Grundrissgestaltung, Fenster verschiedene Art und Größe sowie unterschiedlich gestaltet Fassadenwände. Neben verput-

Bogen des Generalstabgebäudes © a-tour

Schlossplatz © a-tour

zen Flächen gibt es welche mit behauenen Steinen, Ziegel oder Klinkersteinen.

Wir bleiben vor der Asow-Don-Bank stehen und erfahren von unserem Guide Peter, das das Gebäude von Fjodor Lidval entworfen wurde, einem russisch-schwedischen Architekten, der einige der besten Beispiele der nordischen Moderne geschaffen hat. Besonders sei sein Stil, der die Sensibilität des Jugendstils mit den schweren Formen des industriellen Neoklassizismus und den Baumaterialien verband, die für das raue nördliche Klima Skandinaviens und Nordrusslands geeignet waren.

In diesem Fall passt der klassische Stil hervorragend zum prächtigen Bogen des Generalstabgebäudes gleich nebenan, durch den wir dann auf den Schlossplatz einbiegen. Ein unvergesslicher Eindruck und sicher eines der ganz großen stadträumlichen Erlebnisse, die man in Sankt Petersburg erfahren kann. Der Platz gehört zu den größten freien Platzanlagen in Europa; nur der Petersplatz in Rom ist noch größer. Ein städtebauliches Ensemble reiht sich an das andere – alle von einer ausgeprägten Horizontalität, teils aufeinander bezogen, teils auf den Flussraum des Newadeltas. Der zentrale Bereich der Stadt hat Weite und Größe und eine ganz eigene Maßstäblichkeit. Auf Bildern kann man dieses spektakuläre Ereignis nicht fassen. Diesen Platz muss man mit eigenen Augen gesehen haben. Dazu kommt das nördliche Licht. Keine andere Großstadt der Welt befindet sich so weit im Norden.
Von hier geht es mit der Metro zum Welcome-Dinner. Peter hat das „Makaronniki“ mit einer schönen Dachterrasse gewählt. So haben wir auch Gelegenheit von der Terrasse unseren Blick über die Stadt schweifen zu lassen und diese so noch besser zu verstehen.

Zurück fahren wir mit dem Bus durch die illuminierte Stadt und wir passierten einige Projekte, die wir zuvor per Pedes erkundet haben. Zum Glück sind wir früh genug aufgebrochen denn die Stadt wird jede Nacht in zwei Teile geteilt. Peter erklärt, dass es 13 Brücken gibt, die über den Neva-Fluß führen und in der Nacht für mindestens vier Stunden öffnen, damit die großen Schiffe unter den Brücken hindurchfahren können.

Freitag 6. September 2019

Nach dem Frühstück sind alle frisch gestärkt und wissbegierig und wollen mehr von der beeindruckenden Stadt erfahren. Leider ist das Wetter heute nicht auf unserer Seite. Es regnet und wir beschließen den Ablauf der Wetterlage anzupassen. Nachdem kein großer Bus aufzutreiben ist, beschließen wir den Tagesablauf so umzustellen, dass wir zunächst Projekte sehen, die uns mit großen Innenräumen vor dem Wetter Schutz bieten.

Zunächst sehen wir uns einen Jugendstilbahnhof an. Dazu fahren wir mit der Metro zur Haltestelle Pushkinskaya und besuchen den Witebsker Bahnhof.

Peter berichtet uns von Parallelen der Eisenbahnentwicklung in Amerika und Russland, wobei die Geschichte der Eisenbahn in Amerika durch Westernfilme vielen geläufiger ist. Es habe damals kein anderes Land in der Welt gegeben, wo die Eisenbahn lukrativer und gar notwendiger gewesen ist als in Russland. Die Bahn machte es möglich, große Entfernungen zu verkürzen.
Russlands erste Eisenbahnstrecke entstand 1837 – als Verbindung zwischen Sankt Petersburg und Zarskoe Selo, der Sommerresidenz der Zaren. Dafür baute der russische Architekt deutscher Abstammung, Konstantin Thon, den ersten Bahnhof der damaligen russischen Hauptstad: den Zarskoselsker Bahnhof. 1904 entsteht dann die neue Bahnhofshalle im Jugendstil. Seit 1937 heißt das Bauwerk Witebsker Bahnhof.

Wir besichtigen den Bahnhof nachdem wir die Sicherheitskontrolle passiert haben. Über die große Treppe gelangen wir ins 1. Obergeschoss in dem sich die Wartesäle, eine kleine Passage und die Bahnhofshalle befinden. Heute warten die Passagiere allesamt im Wartesaal der dritten Klasse, den wir zunächst besuchen. Dann gehen wir in den Lichtsaal zwischen der Wartehalle und der Bahnhofshalle. Hier sind bis heute Glasmalerei, Gusseisenbögen und Bodenkeramik aus der vorrevolutionären Zeit erhalten geblieben.

Der Wartesaal der ersten und zweiten Klasse heißt auch die Bilderhalle. Riesige Spiegel schmücken deren Wände, Wandmalerei und große Gemälde erzählen die Geschichte der ersten russischen Bahnstrecke. Heute finden dort hin und wieder Konzerte statt.

Witebsker Bahnhof © a-tour

Wir setzen unsere Tour fort und fahren mit der Metro zur Hauptmoschee. Der Dauerregen ist gewichen und wir können so wieder zum ursprünglich geplanten Programm zurück kommen.

Schon von der Metrostation Gorkovskaya ist die prunkvolle Moschee mit Ihren blauen Kuppeln und den beiden 49 Meter hohen Minaretten ein Blickfang im Stadtbild.

Unser Guide erklärt uns, dass die Sankt Petersburger Moschee zu Ehren von Emir von Buchara errichtet wurde. Man wollte am Hof die Interessen der muslimischen Gemeinde wahren nachdem unter Kaiser Alexander III. Zentralasien an Russland angeschlossen wurde. Zweifelsohne gehört der Bau zu den Meisterwerken der Petersburger Architektur. Er ist gestalterisch eine einmalige Mischung aus nordischem Jugendstil und islamischer Moschee und Grabmalbaukunst.

Die Kuppel der Sankt Petersburger Moschee stellt dabei eine fast exakte Kopie des Gur-Emir-Mausoleums in Samarkand aus dem 15. Jahrhundert dar. Bei der Eröffnung im Jahre 1913 galt sie als größte Moschee in Europa außerhalb des Osmanischen Reiches. Die Moschee kann bis zu 5000 Gläubige aufnehmen und sei bis 2009 das einzige islamische Gotteshaus von Sankt Petersburg gewesen, so Peter.

Der Spaziergang führt uns weiter zum sogenannten Kommunehaus, welches der Verband der ehemals politisch Gefangener, eine einflussreiche Institution der frühen Sowjetunion 1928 in Auftrag gegeben hat. Unser Guide erklärt uns, dass das Wohngebäude als so genanntes Kommunehausprinzip errichtet wurde. Zur privaten Nutzungs stand den Bewohnern dabei nur ein Wohn- und Schlafraum ohne Küche zur Verfügung. Alle anderen Funktionen des Wohnens, wie Essen, Kindererziehung, Wäschewaschen, aber auch Sport und Fortbildung sollten im vergesellschaftetem Rahmen stattfinden. Die Architekten entwarfen dafür ein Gebäude, in dessen Sockelgeschoss eine Kantine mit Küche, ein Kindergarten, eine Bibliothek, Klubräume und eine Waschküche untergebracht waren. Darüber befanden sich die Wohneinheiten. Peter erzählt, dass das Gebäude allerdings nur wenige Jahre nach dem Kommunehausprinzip genutzt wurde. Bereits Mitte der 30er Jahr sei der Verband ehemals politisch Gefangener aufgelöst und viele seiner Mitglieder hätten sich infolge der so genannten Säuberungen abermals in Lagern wieder gefunden. Das Experiment war zu Ende gegangen. Kurz darauf seien die gemeinschaftlichen Bereiche geschlossen und die Apartments zu Standard-Kleinwohnungen

Kommunehaus © a-tour

Kaufhaus Au Pont Rouge © a-tour

umgebaut worden.

Unsere Mittagspause verbringen wir auf der Dachterrasse des Foodparks mit Blick auf das Militärgeschichtliche Museum.
Danach schlendern wir hinüber zur Festungsanlage und unser Guide gibt uns eine Einführung zur Stadtanlage und der Peter-und-Paul-Festung.
Wir hören, dass die Festung auf der Haseninsel der Kern ist, aus dem sich Sankt Petersburg entwickelte. Zunächst seien auf dem nur 750 m langen Eiland Erdwälle aufgeworfen und Holzpalisaden errichtet worden. So entstanden sechs Bastionen, die nach ihren „Bauleitern“ benannt wurden. 1706 habe der Tessiner Baumeister Domenico Trezzini dann die Aufgabe übernommen, die Wälle durch mächtige Ziegelmauern zu ersetzen, was bis 1740 dauerte. Dabei entstanden in West und Ost noch die zwei Ravelin genannten Vorwerke. Später verkleidete man die der Stadt zugewandte Seite mit Granit. Gedacht war die Zitadelle zum Schutz der Newa-Mündung vor den Schweden - doch musste sie sich nie eines Angriffs erwehren.

Das wichtigste Bauwerk auf der Halbinsel ist die Peter-Paul-Kathedrale, die wir uns als nächstes ansehen. Anfang des 18. Jahrhunderts begann Domenico Trezzini mit dem Bau, der als weithin sichtbares Symbol für Russlands aufstrebende Macht dienen sollte. Sein Barockstil war für das Land völlig neu und westlich-modern und die 122,5 m hohe Turmnadel beeindruckte die Zeitgenossen und auch uns.

Peter zeigt uns dann noch einen seiner Lieblingsorte auf dem Gelände. Den Strand auf der westlichen Inselspitze an den sich nur wenige Touristen verirren. Von hier haben wir einen wunderbaren Blick auf Strelka, den Winterpalast und die Isaakskathedrale und uns wird klar, warum die Stadt den Beinamen „Venedig des Nordens“ trägt.

Über den Strand gelangen wir zur Strelka, was so viel wie Pfeil bedeutet. Offiziell heißt das Areal an der Inselspitze der Wassili-Insel Börsenplatz. Hier teilt sich die breite Newa in zwei Arme. An dieser Gabelung befand sich der Petersburger Hafen mit Kais, Zoll, Packhäusern.

Peter erzählt uns, dass der Französisch Meister Jean-François Thomas de Thomon hier bauen wollte und daher dem Zaren einen kostenlosen Entwurf gemacht habe, der nur bei Gefallen und Auftragserteilung zu honorieren war. Dem Zar habe der Entwurf gefallen und so sei der mit seiner imposanten Säulenfassade an einen griechischen Tempel erinnernde Börsenbau von 1805-10 realisiert worden.

Vorbei am Winterpalast gehen wir zur Metrostation und fahren zurück ins Hotel.

Um 16.30 Uhr geht es aber schon wieder weiter. Wir haben ein eigenes Schiff gemietet und machen uns auf den Weg zum Anleger, der nach Peters Zeitangabe nur 10 Minuten zu Fuß vom Hotel entfernt liegt.

Vom Schiff aus bekommen wir eine neue Sicht auf Sankt Petersburg. Die auftauchenden Silhouetten der Brücken, die Erhabenheit der Wasserwege, die Uferdämme mit ihren Piers und Bootsstegen, die Paläste des 18. und 19. Jahrhunderts, die Parks, die Uferbänke der Newa, die Kanäle, die archetektonischen Wahrzeichen, wie die Kuppeln und Spitzen der Kirchtürme und Kathedralen zeigen sich in einem ganz anderen Bild, wenn man Sie von der Wasserseite betrachtet.

Peter ist es wichtig, dass man die Stadt aber nicht nur von den Kanälen aus sieht sondern auch auf den Hauptfluss, die Newa fährt. Denn nur hier erlebt man die Weite der Stadt und die umwerfende Aussicht. Wir sehen die goldenen Turmnadeln von Admiralität und Peter-Paul-Kathedrale, die Kuppel der Isaakskathedrale, den Winterpalast und drei Klappbrücken um die weite Wasserfläche der Newa. Sie bilden ein festlich gerahmtes, einzigartiges Stadtpanorama.

Zurück geht die Fahrt vorbei am 66 Quadratmetern kleinen Holzhaus des Zaren Peter I. Es entstand Anfang des 18. Jahrhunderts und war eines der ersten Gebäude in Sankt Petersburg. Von dieser strategisch gut gelegenen Stelle überwachte Peter der Große den Bau seiner Stadt. Um das Holzhaus vom rauen Sankt Petersburger Klima zu schützen, plante der Architekt Domenico Trezzini 1723 einen ergänzenden Steinbau, welcher dann1846 durch einen neuen Steinbau mit großen Fenstern ersetzt wurde.

Samstag 7. September 2019

Heute steht die Sowjetische Avantgarde auf unserem Programm. Dazu fahren wir mit der Metro zum Narwaer Tor.

Peter erzählt, dass Petrograd - später Leningrad - auch einer der zentralen Orte der Sowjetischen Avantgarde in bildender Kunst, Fotografie und Film ebenso wie in der Architektur war. Im Stadtbild des Zentrums von Sankt Petersburg sei die Avantgarde kaum sichtbar. Herausragende Einzelbauten und ganze städtebauliche Ensemble dieser Zeit werden wir aber heute, jenseits der alten Stadt, im Fabrik- und Arbeiterviertel finden.

Peter-Paul-Kathedrale © a-tour

Narwaer Stadtsowjet © a-tour

Mit der Metro geht es zum Narwaer Tor wo sich Kulturbauten, Wohnanlagen, Schulen und Krankenhäuser und ein Bezirkssowjet innerhalb eines einzigen Quartiers konzentrieren und fast eine eigene kleine Stadt der Moderne bilden.
Wir spazieren den Prospekt Stachek entlang und besuchen den Kulturpalast Gorki und die Wohnanlage in der Traktorenstraße. Kaum dreihundert Meter ist sie lang und scheint doch viel länger zu sein. Peter berichtet uns, dass der Grund hierfür in der Anordnung der sie flankierenden Wohngebäude liegt. Sie stünden nämlich weder parallel zur Straße noch seien sie spiegelbildlich angeordnet.

Die Wohnräume sind konsequent nach Süden, Nebenraum und Treppenhäuser nach Norden, auf einer Straßenseite also zum Hof hin, ausgerichtet. Wir sehen, dass sich hierdurch ein abwechslungsreiches gegenüber ergibt, das den Straßenraum zusätzlich gliedert. Dazu kommen gestalterische Feinheiten: die Treppenhäuser sind abgerundet, die Eingänge durch Natursteinelemente betont und die Baukörper selbst durch charakteristische Halbbögen miteinander verbunden.

Von hier gehen wir weiter zur Statur von Sergei Kirov, dass die Achse des Narwaer Tor aufnimmt und den Straßenverlauf geschickt umlenkt und so eine interessante Platzstruktur schafft. Für uns erscheint der so entstandene Platz überdimensioniert aber Peter erklärt uns, dass dies für Russland, wo man die Weite gewohnt ist, normale Proportionen sind. Die Niederländer würden wahrscheinlich auf diesem Platz eine ganze Stadt unterbringen, meint er.

Vom Platz haben wir auch einen guten Blick auf den Narwaer Stadtsowjet, ein imposantes Gebäude, das uns Peter erläutert und den wir dann von innen besichtigen bevor wir unseren Rundgang zur Schule „10 Jahre Oktober“ fortsetzten.

Die Schule bildet mit der ihr gegenüberliegenden Traktorenstraße ein städtebauliches Ganzes. Das ist Siedlungsbau auf höchstem Niveau. Peter sagt, dass dies in der Sowjetunion leider ein Prototyp blieb, der städtebaulich maßstäblich kaum einmal mehr wieder erreicht wurde.

Wir hören, dass pünktlich zum zehnjährigen Jubiläum der Oktoberrevolution am 7. November 1927 der Schulneubau für die Kinder der neuen Arbeiterwohnsiedlungen am Narwa-Tor eröffnet wurde. Der Grundriss ist so geformt, dass er dem sowjetischen Staatssymbol Hammer und Sichel ähnelt, eine Symbo-

lik, die aber nur aus dem Flugzeug zu erkennen ist, so unsere Guide. Das Gebäude ist höchst funktional und einer der modernsten Schulbauten seiner Zeit. Die Klassenräume und sämtliche Fachunterrichtsräume sind mit großen Fensterflächen zum Innenhof orientiert. Die Flure besonders breit und durch tief herabgezogene Fensterbereiche zusätzlich gegliedert. Peter berichtet, dass sie im Winter als Pausenräume dienen, aus dem auch Kinder direkten Ausblick haben. Als dominante des Gebäudes fungiert die Kuppel einer kleinen Sternwarte auf dem Dach. Wir hören, dass Astronomie Pflichtfach in den frühen Jahren der Sowjetunion war. Sie diente als wichtiges Mittel im so genannten Kampf gegen das „Opium der Religion“.

Weiter geht es zum nächsten Highlight der Architektur Avantgarde. Wir besuchen die Großküche und das Kaufhaus des Kirwo-Bezirks.

Peter referiert, dass kaum ein anderes Gebäude die Aufbruchstimmung der frühen 30er Jahre so deutlich demonstriert wie dieser Komplex. Kern der Anlage sei eine große Kantine gewesen, in der zur Mittagszeit über tausend Personen Platz fanden. Diese Kantine versorgte die Arbeiter der umliegenden Industriebetriebe ebenso wie die Angestellten der nahe gelegenen Bezirksverwaltung. Aber der Komplex habe auch ein Kaufhaus, eine Bezirksbibliothek, einen Kindergarten und Räume für kulturelle Veranstaltung umfasst. Den Anforderungen dieser Funktionsmischung wurde das Architektenteam mit einer asymmetrischen Baukörper Komposition gerecht. Wir erfahren, dass gestalterisch viele Prinzipien der klassischen Moderne zum Einsatz kamen: das Abbilden der inneren Funktion an der Fassade, der Verzicht auf jeglichen Dekor, der Kontrast großer verglaster und glatter geschlossener Flächen, der Einsatz von - je nach Funktion der Räume - unterschiedlichen Fensterformaten und eine die Dynamik betonende vorherrschende Horizontale.

Nach einer kurzen Kaffeepause fahren wir mit der Metro zurück ins Hotel und fast alle verabreden sich nach der Mittagspause zur Busrundfahrt zu Bauten des 21. Jahrhunderts.

Gegen 14.30 Uhr geht es los mit dem Bus und als erstes Projekt steht das „Quattro Corti“ Business Center auf dem Programm. Einige der Teilnehmer kennen den Ort schon, da sie am Vorabend das Restaurant Mansarda besucht haben welches in der obersten Etage mit Blick auf die Isaakskathedrale liegt.

Von unserem Guide erfahren wir, dass das „Quattro Corti“ Busi-

Quattro Corti © a-tour

Trikotagefabrik „Rotes Banner“ © a-tour

ness Center 2010 von PiuArch Architekten aus Mailand realisierte wurde.

In ihrem Entwurf interpretieren sie den Sankt Petersburger Himmel als ein luftiges Deckenfrecso der Moderne und spielen mit dem Spiegelbild der Wolken auf den Glasfassaden der Innenhöfe.
Wir besichtigen einen der Innenhöfe und sehen das interessante Spiel, das durch die Struktur der schmalen, langen verspiegelten Glaselemente, die in verschiedenen Winkeln gekippt und geknickt sind und so das Spiegelbild fragmentarisch verzerren, entsteht.

Insgesamt gibt es vier Innenhöfe, die in vier unterschiedlichen Farbtönen gehalten sind: blauviolett, meergrün, orangerot und gold. Ein introvertierter Neubau, denn zur Straßenseite hin hebt sich der 20.000 Quadratmeter große Bürokomplex mit seiner historisch genau rekonstruierten Fassade kaum von seinen Nachbarbauten ab.

Das „Quattro Corti“ wurde für den russischen Investor Artem Shakhnazarov von Galaxy LCC gebaut und beinhaltet neben den Büroräumen ein zwanzig Zimmer großes Luxus-Hotel und das bereits erwähnte Restaurant.

Als nächstes steht die ehemalige Deutsche Botschaft, die nur einen Steinwurf entfernt ist, auf dem Programm. Peter Behrens hat diese 1912 entworfen und den Übergang zu der formal strengen, ornamentlosen Architektur der Moderne markiert.
Der Bus wartet an der Isaakskathedrale auf uns und von hier geht es weiter zum „Langensiepen“ Business Center das NPS Tchoban Voss 2007 errichteten. Ein modernes Bürogebäude, das mit bedruckten Glasscheiben mit dem Thema Ornament spielt. Wir sind nicht alle überzeugt von der Qualität dieser Architektur.

Der nächste Stopp ist an der Trikotagefabrik „Rotes Banner“. Achtung Lieblingsprojekt! sagt Peter und verweist darauf, dass dieses Projekt nicht zu den Bauten des 21. Jahrhunderts gehört. Das in der nordwestlichen Ecke Pionerskaja / Korpusnaja gelegene Kraftwerk wurde bereits 1928 von Erich Mendelsohn gebaut.

Es wurde zu einem Synonym für Leningrads architektonischer Avantgarde avanciert und von bedeutenden sowjetischen Architekten wie Noi Abramowitsch Trozki sehr geschätzt. Die Kraft-

station besteht aus drei Hauptteilen, in denen Mendelsohns Konzept „Funktion-Dynamik“ klar zum Ausdruck kommt. In die spitzwinklige Nordwest-Ecke ist der Wasserturm mit seinen halbrunden Elementen unterschiedlichen Durchmessers gesetzt. Ihnen schließt sich das gerippte Turbinengebäude mit aufgesetzter Kaminreihe an, das vom kubischen Heizraum abgeschlossen wird. Nach den Plänen von Mendelsohns wurde nur die „Energiestation“ in der Pionerskaja Ulica 57 realisiert. Die weitere Fertigstellung lag in den Händen der Baukommission des Textil Trusts und Mendelsohn distanzierte sich davon. Unsere Fahrt geht weiter zum „Trinity“ Business Center von Kohn Pedersen Fox 2016 realisiert und den gerade im Bau befindlichen „Trinity Apartments“ von Squirre & Partners.
Der nächste Halt findet an der Gazprom Arena statt. Der Busfahrer versucht uns möglichst nah an das Stadion zu bringen und so müssen wir nur wenige Meter zu Fuß gehen. Wie ein frisch gelandetes Raumschiff liegt das moderne Stadion auf der Krestowski Insel. Unser Guide erklärt, dass der Entwurf vom japanischen Architekten Kisho Kurokawa ist und der Bau nach 10 Jahren 2017 für 930 Millionen Euro fertiggestellt wurde. Neben Kurokawa hätten auch die russischen Büros LenNIIproject und Mosproject-4 sowie gmp aus Hamburg und das portugiesische Büro von Thomas Taiwera teilgenommen.

Kurokawas Entwurf ersetzt das alte Kirow-Stadium restlos. Die Zerstörung dieses Sowjet-Monuments, mit dessen Bau 1932 begonnen und das nach der 900-tägigen Belagerung Leningrads bis 1950 fertig gestellt wurde sei nicht unumstritten gewesen. Auf alle Fälle ist Sankt Petersburg nun um ein „Kurokawa-Manifest“ reicher – und um ein historisches Sowjet-Monument ärmer.

Die 56 Meter hohe Schrägseilkonstruktion kreist um ein offenes Dach und bietet im Innenraum Platz für 68.000 Zuschauer. Bei der gesamten Stadion-Architektur mussten die hohen Windlasten der Bucht berücksichtigt werden. Das Spielfeld lässt sich bewegen und aus dem Stadion ausfahren, eine aufwendige Konstruktion, wie man sie auch in Deutschland kennt. Das Bauwerk gilt als eines der teuersten, aber auch technologisch modernsten Stadien der Welt.

Wir beschließen nach kurzer Rücksprache den Tag noch etwas zu verlängern und den Gazprom Tower schon heute mit ins Programm zu nehmen.

So geht die Busfahrt weiter in den Stadtteil Lakhta. Dort stellt der russische Energiekonzern Gazprom dieses Jahr seine neue

Gazprom Arena © a-tour

Lakhta Center, Gazprom © a-tour

Firmenzentrale fertig: das Lakhta Center, ein riesiger Wolkenkratzer, der sich spiralförmig in den Himmel dreht. Mit einer Höhe von 462 m und 87 Etagen ist der futuristische Gigant das höchste Hochhaus Europas. Zudem das nördlichste der Welt. Das nadelförmige Gebäude wurde erst vom britischen Architekturbüro RMJM, später von Gorproject entworfen. Es wird über zwei Milliarden US-Dollar kosten.

Peter berichtet, dass der Gebäudekomplex, gemeinsam mit einem angrenzenden Flachbau, 400.000 Quadratmeter Nutzfläche umfasst. Auch öffentliche Flächen und Sport- beziehungsweise Freizeiteinrichtungen sind vorgesehen und es soll ganz oben in der Spitze eine öffentlich zugängliche Aussichtsplattform geben.

Mit dem Bus fahren wir zurück ins Hotel, das wir gegen 18.30 Uhr erreichen.

Sonntag 8. September 2019

Vom Hotel geht es mit der Metro zum Gostiny Dwor und wir spazieren die letzten Meter zum Schlossplatz. Hier treffen wir Alexej unseren offiziellen Guide für diesen Tag, den wir gebucht haben, um mit der Gruppe den Peterhof besichtigen zu können. Von der Innenstadt Sankt Petersburgs aus ist die Ostsee nicht sichtbar. Doch spürt man ihre Nähe. Über sie führten die historischen Handelsrouten der Hanse und die Newa ist bis heute die Einfahrt der Frachtschiffe in das innerrussische Fluss- und Kanalsystem. Über sie reiste der Hofstaat der Zaren in die Sommerresidenz Peterhof und an der Insel Kronstadt liegt die russische Baltische Flotte vor Anker. Auch die neue Gazprom-Firmenzentrale befindet sich direkt am Meer. Die Ostsee ist und bleibt Russlands sprichwörtliches Fenster nach Europa.

Mit dem Tragflächenbot fahren wir vom Winterpalast über die Ostsee, vorbei an den Kreuzfahrtschiffen, dem Hafen und dem Gazprom-Tower zum knapp 30km entfernten Peterhof.
Schloss Peterhof wurde von Zar Peter I als dessen Sommerresidenz errichtet und gilt als „russisches Versailles“. Es ist ein erstaunlicher Ort, der dem Besucher durch seine barocke Pracht eine Zeitreise ins 18. Jahrhundert ermöglicht: Man ist geblendet von dem vielen Gold der Skulpturen, der besonderen Vielfalt der Springbrunnen und der Schönheit der Gesamtanlage. Deshalb gehört das Schloss seit 1990 zum Weltkulturerbe der UNESCO.

Winterpalast © a-tour

Wir spazieren durch die ausgedehnte Schlossanlage und sehen Palast, Schlosskirche, Orangerie, kleine Lustschlösser und die Kaskade, einer Fontänen-Anlage in Hanglage mit vergoldeten Wasser speienden Bronzeskulpturen und verstehen warum die Anlage zu den schönsten barocken Ensembles der Welt zählt.

Auf dem Rundgang durch den Schlosspark hören wir und sind erstaunt, dass die Fontänen ohne eine einzige Pumpe funktionieren. Die Wasserversorgung basiere auf einem von Zar Peter dem Großen und einem Team von Spezialisten Anfang des 18. Jahrhunderts entwickelten Systems, erklärt Alexej. Dabei werden unterirdische Wasserquellen und das natürliche Gefälle des Geländes so genutzt, dass die Fontänen ununterbrochen mit Wasser versorgt werden können.

Die Mittagspause legen wir am Rande der Schlossanlage ein.
Nach der kleinen Stärkung geht es weiter. Nun durch den sich im Osten anschließenden Landschaftspark Alexandria. Hier machen wir eine Besichtigung der neogotischen Alexander-Newski-Kapelle.

Beeindruckt von dem tollen Park mit seinem spektakulären Blicken auf die Ostsee machen wir uns wieder auf dem Rückweg. Diesmal mit dem Bus.

Im Hotel angekommen fast Peter dann noch mal für alle die Tageseindrücke zusammen und vor allen warum ihm persönlich die Besichtigung der Kapelle am Herzen gelegen hat.

Er erzählt uns, dass Karl Friedrich Schinkel wie kein anderer Architekt die europäische Kulturlandschaft des 19. Jahrhunderts prägte.

Zwischen den Hohenzollern und dem russischen Zarenhaus haben enge familiäre Beziehungen bestanden. Die Befreiungskriege gegen Napoleon hätten die preußisch-russischen Beziehungen gefestigt und es kam zum regen künstlerischen Austausch. Maler und Bildhauer arbeiten gleichermaßen in Berlin, Petersburg und Moskau, so Peter.

Schinkel als Staatsarchitekt habe in Potsdam die russisch-orthodoxe Alexander-Newski-Kapelle
für die russische Kolonie auf dem Kapellenberg entworfen. Bei deren Einweihung war 1829 Nikolaj I. zugegen und wünschte sich für den Peterhof eine Kapelle im „Mittelalterstyle" nach Schinkels Entwurf.

Die ersten Planvarianten stammen aus dem Jahre 1829. Der Bau erfolgte 1831–33. Der Zar habe Schinkel 1834 nach Petersburg eingeladen, aber Schinkel konnte der Einladung wegen Überbeschäftigung nicht folgen. Dennoch wurde er im gleichen Jahr zum Ehrenmitglied der Akademie der Künste in Petersburg ernannt.

Ob Schinkel seine ausgedehnten Dienstreisen durch Ostpreußen nach Russland erweitert hat, ist nicht sicher. Sicher ist, dass er sich sehr intensiv mit russischer Architektur beschäftigt hat. Die Zarin bat Schinkel, in Orianda auf der Krim einen kaiserlichen Palast zu entwerfen. Dieses prachtvolle, gut durchdachte Projekt konnte Schinkel letztlich nicht bauen, da die Zarin befürchtete, die Fertigstellung nicht zu erleben. Für Schinkel sei dies eine lebenslange Enttäuschung gewesen.

So vervollständigt sich unser Tageseindruck und wir freuen uns schon auf weitere Details von Peter.
Glücklich sind alle als sie hören, dass der morgige Ausflug später starten wird. Die geplante Abfahrtszeit wird von 7.30 Uhr auf 9.00 Uhr verlegt, da wir mit dem Bus statt mit der Bahn fahren werden und so Zeit gewonnen haben.

Montag 9. September 2019

Nach einem reichhaltigen Frühstück trifft sich die Reisegruppe in der Hotellobby.

Mit dem Bus geht es heute nach Wyborg. Die einstmals finnische Hafenstadt Viipuri (schwedisch Wiborg) ist insbesondere durch das Gebäude der Stadtbibliothek des Architekten Alvar Aalto bekannt. Diese ist eines der besten Beispiele der klassischen Moderne in Europa. Allein des einzelnen Gebäudes wegen lohnt sich schon ein Ausflug dorthin.

Nach knapp 2 Stunden erreichen wir Wyborg bei Nieselregen. Der erste Stopp erfolgt am Bahnhof.

Peter erzähl, dass Wyborg eine einzigartige Stadt ist, in der jeder historische Wendepunkt seine Spuren in der Architektur der Stadt hinterlassen hat. Hier existieren neben westlicher Moderne noch eine mittelalterliche Burg und kleine Gässchen. Aber leider verfalle die Stadt zusehends. Die Planung und Bebauung Wyborgs hätten zu unterschiedlichen Zeiten russische, schwedische und finnische Architekten besorgt, die sich einander zuweilen unterstützten, gelegentlich auch bekämpften. Manche Gebäude wurden zu Friedenszeiten abgerissen, andere in Kriegen zerstört.

Der Bahnhof sei ein Werk das Eliel Saarinens 1913 entworfen hatte, so unser Guide. Gestalterisch sei er die kleine Schwe-

ster des berühmten Hauptbahnhofs in Helsinki gewesen aber im Zweiten Weltkrieg fast komplett zerstört worden sagt Peter. Heute existiert nur ein kleiner verbliebener Rest des Bahnhofs, den wir uns nun ansehen.

Die Busfahrt geht weiter zur wichtigsten Sehenswürdigkeit und dem Wahrzeichen der Stadt, der Burg mit dem Olafturm. Mutigen unter uns bietet der Turm die Möglichkeit über eine unendlich lange Treppe eine Plattform vor der Kuppel zu besteigen und Wyborg aus der Vogelperspektive zu betrachten.
Von hier können wir gut erkennen, wie jenseits der Altstadt mit ihrem verloren wirkendem Kirchturm der Kathedralen-Ruine die chaotischen mittelalterlichen Gässchen aufhören und eine typisch europäisch-geplante Bebauung einsetzt, die dann in einem Gürtel sowjetischer Wohnkomplexe und Industrieneubauten versinkt.
Nach dem Abstieg bummeln wir durch die engen und schiefen Gassen zum Tageshöhepunkt. Achtung Lieblingsprojekt! sagt Peter.

Für 13.00 Uhr haben wir eine Besichtigung in der Bibliothek Viipuri von Alvar Aalto. Wir nähern uns dem rechteckigen weißen Betonblock durch den Park.

Die Bibliothek wurde von 1927 bis 1935 erbaut, als das unweit von Sankt Petersburg gelegene Wyborg noch zu Finnland gehörte.

Im Auditorium kommen wir alle zu einem Einführungsvortrag zusammen. Von unserem Guide hören wir, dass Alvar Aalto die finalen Skizzen im Dezember 1933 fertiggestellt und sich zu dieser Zeit durch und durch zum Funktionalisten entwickelt hatte. Als die Bibliothek vollendet war, hätte sie weltweites Interesse auf sich gezogen und Aalto, zusammen mit dem Entwurf des Paimio Sanatoriums, zu einer der Schlüsselfiguren des Modernismus gemacht.

Das Gebäude überstand den Krieg mit geringem Schaden, blieb danach aber für zwanzig Jahre ungenutzt, was schlimme Konsequenzen hatte. 1961 wurde die Bibliothek nach damaligen Möglichkeiten entsprechenden renoviert und wiedereröffnet. Der Zustand des Gebäudes verfiel zusehends, und erst ab den 70er Jahren ergaben sich erste Initiativen zu dessen Erhaltung. Bis 1991 kam das Restaurierungsprojekt nicht richtig in Gang. Dann trat das finnische Komitee zur Erhaltung der Bibliothek von Vyborg als Gestalter und Leitung des Projektes in Erscheinung. Im Jahr 2013 wurde die Bibliothek nach fast

Bibliothek Viipuri © a-tour

Bibliothek Viipuri © a-tour

zwanzig Jahren Restaurierung wiedereröffnet und gilt heute als eines der Wahrzeichen der Stadt.

Das schlussendlich erfolgreiche Projekt der Wiederherstellung habe somit die Grenzen zweier Länder überspannt und den ursprünglichen architektonischen Wert des Gebäudes wieder zum Vorschein gebracht, so unser Guide.

Die Bibliothek besteht aus zwei einfachen rechteckigen Blöcken, die horizontal zueinander versetzt sind. Im größeren Baukörper befinden sich Lesebereiche, Kinderbibliothek, Zeitungsraum sowie Bücherverteiler. Im kleineren länglichen Körper befinden sich Archiv, kleines Auditorium und Verwaltungsbüros. Die interne räumliche Organisation ist jedoch täuschend komplexer. Wir machen uns auf dem Weg durch das Gebäude und sind begeistert von den vielen individuellen und liebevollen Details. Das Architektenteam hat sich hier zu allen Nutzungen viele Gedanken gemacht.

Zunächst gehen wir in den Zentralen Leseraum. Ein großer rechteckiger Raum, der geschickt durch zwei unterschiedliche Raumhöhen zoniert wird und so facettenreicher erscheint wird durch ein gemeinsames Dach mit 57 kreisförmigen, konischen Öffnungen mit einem Durchmesser von 1,80m zusammen gefügt.

Wir erfahren, dass die Tiefe der Kegel das Eindringen der Lichtstrahlen mit einem Winkel von höchstens 52 Grad ermöglicht. Somit verfügt man das ganze Jahr über eine indirekte Beleuchtung. Die Bücher werden vor direktem Sonnenlicht geschützt, gleichzeitig wird der Leser nicht durch Schatten oder starkes Licht gestört. Die Innenflächen der Kegel reflektieren das Tageslicht so, dass sich die Strahlen auf einer weiten Fläche des Bodens verstreuen.

Die Innenbesichtigung ist ein echtes Reisehighlight und dauert viel länger als geplant. Aber keiner ist traurig, dass wir dadurch erst gegen 15.00 Uhr zum Mittagessen kommen.

Es gibt in Wyborg noch weit mehr zu entdecken und so führt Peter uns nach dem Essen noch weiter durch die Stadt. Wir besuchen die kleine Kunstakademie und sehr schöne Wohnanlagen der 30er Jahre bevor wir uns auf die Rückfahrt nach Sankt Petersburg machen.

Bibliothek Viipuri © a-tour

Gruppenbild vor der Kunstakademie © E. Herrmann

Das Farwell-Dinner haben wir für den Abend im “Hachoipuri“ reserviert. Ein georgisches Restaurant, denn georgisches Essen ist in Russsland derzeit extrem angesagt.

6. Reisetag, Dienstag 10. September 2019

Nach eine späten Frühstück müssen wir uns leider schon wieder auf die Rückreise machen. Danke Peter für die tollen Tage mit Dir in einer tollen Stadt!

Haben Sie Lust bekommen und
möchten nach St. Petersburg reisen?

a-tour travel GmbH
Dipl.-Ing. Antje Seele & Dipl.-Ing. Architekt Torsten Stern
Donnerstraße 5
22763 Hamburg
Tel. +49 40 - 2 39 39 717

reisen@a-tour.de
www.a-tour.de