

DIE FINNISCHEN EISENBAHNEN
IN DEN MILITÄRISCHEN
UND POLITISCHEN PLÄNEN
RUSSLANDS
VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG

DIE FINNISCHEN EISENBAHNEN
IN DEN MILITÄRISCHEN
UND POLITISCHEN PLÄNEN
RUSSLANDS
VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG

von
TUOMO POLVINEN

HELSINKI 1962

STUDIA HISTORICA

veröffentlicht von der
Finnischen Historischen Gesellschaft
Suomen Historiallinen Seura — Finska Historiska Samfundet
Vol. 4

TUOMO POLVINEN

Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen
Russlands vor dem ersten Weltkrieg



Lahden Kirjapaino- ja Sanomalhti-Oy
Lahti 1962

VORWORT

Die Literatur über die Beziehungen zwischen Finnland und Russland in den letzten Zeiten der Zarenherrschaft ist recht umfangreich. Sie betrachtet die Lage überwiegend vom finnischen Standpunkt und stützt sich vorzugsweise auf finnisches Quellenmaterial. In der vorliegenden Untersuchung ist versucht worden, den Gesichtswinkel zu erweitern und Finnland an seinen Platz im militärischen und politischen Felde des Kaiserreichs Russland zu stellen. Da Spezialuntersuchungen aus diesem weiten Themenkreis völlig fehlen, besteht noch keine Möglichkeit, auf genügend fester Grundlage eine Synthese zu schaffen. Dagegen habe ich versucht, eine Spezialfrage, die zugleich möglichst anschaulich und in einem zeitlich weitgespannten Bogen die Entwicklung der militärischen und politischen Stellung Finnlands innerhalb des Kaiserreichs ins Licht rücken soll, einer eingehenden Analyse zu unterziehen. Zum Gegenstand dieser Analyse habe ich die Eisenbahnpolitik gewählt. Aus dem Charakter der Untersuchung ergibt sich, dass ein Leser, dem die Entwicklung der innenpolitischen Lage im damaligen Finnland gänzlich unbekannt ist, gebeten werden muss, daneben irgendeine Gesamtdarstellung dieses Gebiets zu benutzen (z.B. M. G. SCHYBERGSON, Politische Geschichte Finnlands 1809—1919, Stuttgart 1925), weil eine ausführliche Klarlegung dieser Dinge im Rahmen einer Spezialmonographie nicht möglich ist.

Bei der Fertigstellung der Arbeit bin ich vor allem meinem akademischen Lehrer, Professor ARVI KORHONEN, zu Dank verpflichtet. Seine Unterstützung ist besonders in den für meine Forschungen richtunggebenden Anfangsjahren von erstrangiger Bedeutung gewesen. Meinem Vorgesetzten, Professor JAAKKO SUOLAHTI, der auch die Vorprüfung der Dissertation vorgenommen hat, sage ich meinen besten Dank für seine stets positive und aufbauende Einstellung zu meiner Arbeit. Als zweiter Vorprüfer hat Professor EINO JUTIKKALA ebenfalls viele wertvolle Anmerkungen gemacht, die ich zu berücksichtigen bestrebt gewesen bin. Die Sitzungen des von Professor L. A. PUNTILA, einem Spezialkenner der neueren politischen Geschichte Finnlands, geleiteten Lizientiatenseminars, an denen teilzunehmen ich Gelegenheit gehabt habe, haben zahlreiche neue Gesichtswinkel und Fragestellungen gebracht.

Dankbar erinnere ich mich an die Unterstützung, die ich von meinem früheren Vorgesetzten, Staatsarchivar Professor YRJÖ NURMIO, erhalten habe und die besonders in Form der von ihm grosszügig gewährten Urlaube die Fertig-

stellung dieser Untersuchung in bemerkenswerter Weise gefördert hat. Nicht gering ist auch die Hilfe einzuschätzen, die mir während der Arbeit im Staatsarchiv von meinen dortigen Kollegen auf so manche Weise zuteil geworden ist.

Von sehr grosser Bedeutung für meine Arbeit war es, dass sich mir in den Jahren 1959—60 die Gelegenheit bot, Forschungen in Archiven und Bibliotheken der Sowjetunion durchzuführen, wofür ich in Dankesschuld gegenüber dem sowjetischen Ministerium für Hochschulunterricht, der sowjetischen Hauptarchivverwaltung und dem Unesco-Ausschuss in Finnland stehe. Insbesondere erlaube ich mir, dem Leiter der Hauptarchivverwaltung der UdSSR GENNADIJ ALEKSANDROVIČ BELOV meinen Dank für die Freundlichkeit auszusprechen, die er mir während meiner Reise auf viele Arten bewiesen hat. Dem Leiter des Archivs des schwedischen Aussenministeriums, Kanzleirat ÅKE KROMNOW, und dem Ersten Archivar dieses Ministeriums, Dr. phil. WILHELM CARLGRÉN, danke ich für die Mühe, der sie sich während meines Arbeitsaufenthalts in Stockholm unterzogen haben.

In bemerkenswerter Weise ist meine Arbeit durch die wirtschaftliche Unterstützung gefördert worden, die ich in Form eines Stipendiums für junge Wissenschaftler sowie von der Finnischen Historischen Gesellschaft gewährter Stipendien erhalten habe. Besonders dankbar bin ich dafür, dass die ebengenannte Gesellschaft meine Arbeit in ihre Publikationsserie aufgenommen hat. Von meinen Kollegen in der Forschungsarbeit möchte ich — ohne jemanden von den Mitgliedern der verschiedenen offiziellen und inoffiziellen Seminare zu vergessen — insbesondere folgende nennen: Dr.phil. PÄIVIÖ TOMMILA, der den Anfangsteil des Manuskripts gelesen hat, Mag.phil. YRJÖ O. KIHMBERG, der das Personenregister zusammengestellt hat, und Cand.phil. PENTTI PAPUNEN, der die im Anhang enthaltenen Karten gezeichnet hat. Ich danke auch Dr.phil. BERND ASSMUTH, der meine Dissertation ins Deutsche übersetzt hat.

Schliesslich danke ich meinen Eltern für die Unterstützung und Anteilnahme, die ich während der vergangenen Jahre von ihnen auf vielerlei Weise erhalten habe.

Tapiola, im April 1962

TUOMO POLVINEN

INHALT

	Seite
DIE EISENBAHNEN UND DAS KRIEGSWESEN IM ZEITALTER DES IMPERIALISMUS	1
DIE MILITÄRPOLITISCHE VORBEREITUNG RUSSLANDS AUF DEN EUROPÄISCHEN KRIEG	13
Die Richtlinien der aussenpolitischen Entwicklung	13
Die Kriegspläne Russlands an der Westgrenze und Finnland	15
Die Verkehrspolitik	31
Wasser- und Landstrassen	31
Die Entwicklung der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert	32
Der Einfluss Frankreichs auf die russische Eisenbahnpolitik	34
Die militärische Verwaltung und Organisation der Bahnen	37
Die Mobilmachungsvorbereitungen	39
Die Lage im Jahr 1914	42
RUSSLAND UND DIE ANFANGSSTADIEN DER FINNISCHEN EISENBAHNEN	44
DIE BAHN OULU — TORNIO UND DIE EISMEERFRAGE	50
DIE EISENBAHNPOLITIK GENERALGOUVERNEUR BOBRIKOV'S	73
Die Verwaltung	73
Der Verbindungsverkehr	92
Die neuen Bahnstrecken	95
Die übrigen Vereinheitlichungsmassnahmen	104
Die Sprachenfrage	104
Die Wappenfrage	110
N. I. Bobrikov als Eisenbahnpolitiker	112
DER WELTKRIEG NÄHERT SICH	117
Die veränderte Lage	117
Die Verwaltung	120
Der Kampf um die Aufhebung der Verordnung von 1903 und der Rücktritt Senator Gripenbergs	120
Die Unterstellung der Eisenbahnen Finnlands unter die Aufsicht des kaiserlichen Verkehrsministeriums	145

Der Verbindungsverkehr	159
Die neuen Bahnstrecken	167
Das Eisenbahnbauprogramm des letzten Ständelandtags	167
Die Querverbindungsfrage und das Eisenbahngesuch des Parlaments im Jahr 1909	182
Die Eisenbahn Petersburg—Hiitola	188
Die Bahnstrecke Terijoki—Koivisto	229
Die übrigen Bahnstrecken	244
Die Mobilmachungsvorbereitungen	248
DIE FINNISCHEN EISENBAHNEN UND SCHWEDEN	261
RUSSLANDS EISENBAHNPOLITISCHE ZIELE UND ERRUNGENSCHAFTEN IN FINNLAND VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG	278

DIE EISENBAHNEN UND DAS KRIEGSWESEN IM ZEITALTER DES IMPERIALISMUS

Die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht in Europa im 19. Jahrhundert brachte eine entscheidende Veränderung der Kriegführung mit sich. Auf den Schlachtfeldern erschienen Armeen, die vor allem auf der Ausnutzung der Massen und der Technik beruhten. Diese beiden Faktoren standen in engem Zusammenhang untereinander. Hohe Leistungsfähigkeit auf verschiedenen Gebieten der Technik war Voraussetzung für die modernen Massenarmeen, da ihre Mobilmachung, Gruppierung und Tätigkeit nur mit Hilfe technischer Mittel möglich wurde, von denen die Eisenbahnen zu den wichtigsten gehörten. Sie bildeten damals das wichtigste Verkehrsmittel der Armeen. Das gilt besonders für die Zeit, als die Motorisierung der Kriegführung noch ganz im Anfangsstadium war. Die Verschiebungen von Streitkräften bei der Vorbereitung und Ausführung der operativen Kampf­tätigkeit waren von den Eisenbahnlinien und deren Ausnutzungsmöglichkeiten abhängig. Ausser auf die operativen Aufgaben hatten die Eisenbahnen in zahlreichen Fällen einen massgebenden Einfluss auf die taktische Leitung der Kampf­tätigkeit, indem sie schnellen Nachschub von Reserven ermöglichten.¹ Auch als Werkzeug der für die Erhaltung der Schlagkraft von Millionenarmeen notwendigen Verpflegung hatten die Eisenbahnen eine Aufgabe, die ihren Ausmassen nach nicht zu den kleinsten gehörte.

Dies alles konnte natürlich nicht ohne Wirkung auf die internationale Politik bleiben, und diese Wirkung war sogar so stark, dass kein Grund besteht, das Gesamturteil von LINDBERG über die Eisenbahnpolitik der Zeit vor dem Weltkrieg für übertrieben zu halten: »Es ist zu beachten, dass die militärische Bedeutung der Eisenbahnen in jener Zeit vor dem Durchbruch des Motorismus ungeheuer gross war. In der Praxis beherrschten eisenbahnstrategische Gesichtspunkte in hohem Grade das grosspolitische Spiel des Zeitalters.«² Besonders klar trat das in den aussereuropäischen Interessengebieten der Grossmächte zutage, wofür als Beispiele u.a. die Fragen der Sibirischen, der Mandschurischen

¹ WILHELM KRETSCHMANN, Das deutsche Militäreisenbahnwesen im Weltkrieg 1914—1918, I, Berlin 1922, S. 1—2.

² FOLKE LINDBERG, Den svenska utrikespolitikens historia, III:4, 1872—1914, Stockholm 1958, S. 116.

und der Bagdadbahn angeführt werden können. Natürlich hatten auch wirtschaftliche Nutzensgesichtspunkte einen bedeutenden Anteil an diesen Plänen, aber trotzdem lässt sich überall bei den Bahnbauten das von HENNIG betonte Prinzip wahrnehmen, dass man Eisenbahnen lediglich in dem Fall bis an die Grenzen eines Nachbarstaats auszudehnen bestrebt war, wenn man diesen Staat als militärisch schwächer ansah. In der Nähe von Grenzen, an denen man Angriffsmöglichkeiten sich eröffnen sah, baute man ein systematisches militärisches Eisenbahnnetz, wogegen in solchen Richtungen, aus denen man Angriffe auf das eigene Land erwarten konnte, der Bahnbau in Grenznähe vermieden wurde. Wenn ein solches Verfahren wegen des Verkehrsbedürfnisses nicht möglich war, beschränkte man doch das Bahnnetz in der betreffenden Gegend auf das Mindestmögliche.³

Der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 zeigte eigentlich zum erstenmal in der Praxis die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung. Für die Mobilmachung hatten die Deutschen rechtzeitig vor Kriegsausbruch insgesamt neun Normalspurbahnen in Richtung der französischen Grenze gebaut, was die Kampfbereitschaft der Armee schon am 19. Mobilmachungstag ermöglichte.⁴ Die amtliche Geschichte der siegreichen Partei scheut sich nicht, der schnellen Mobilmachung der Deutschen geradezu entscheidende Bedeutung für den Enderfolg des ganzen Krieges beizulegen.⁵ In Frankreich dagegen hatte man diesen Dingen weniger Beachtung geschenkt und nicht im voraus genaue Pläne für Transport und Konzentration der Truppen ausgearbeitet. Bei Beginn der Operationen waren noch bei weitem nicht alle Reserven im Konzentrationsgebiet eingetroffen. Die Struktur des hauptsächlich in privaten Händen befindlichen französischen Eisenbahnnetzes entsprach auch nicht in jeder Hinsicht den Erfordernissen der militärischen Zwecke.⁶

Da der Luftkrieg noch ein unbekannter Begriff war, blieb eigentlich die Sabotage das einzige Mittel, die lebenswichtigen Verbindungen des Feindes zu

³ RICHARD HENNIG, Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik (Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, 3. Heft), Berlin 1917, S. 66 ff. und 86 ff.

⁴ SCHMIEDECKE, Die Verkehrsmittel im Kriege, Berlin 1911, S. 40—43. In kleinerem Masstab hatte man die Eisenbahnen schon im Preussisch-Österreichischen Krieg von 1866 ausgenutzt.

⁵ Generalstabswerk 1870—1871 I, S. 72 ff.; HANS DELBRÜCK, Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte, VI, Berlin 1932, S. 6—7, 14. Diese Untersuchungen betrachten Moltke als den ersten Strategen, der die operative Bedeutung der Eisenbahnen erkannt hat. S. auch Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 7., S. 278—279.

⁶ SCHMIEDECKE, a.a.O. S. 43—45, 134; F. JAQUIN, Les chemins de fer pendant la guerre de 1870—1871, Paris 1872, passim.

stören. Um diese Gefahr abzuwehren, bildete man in verschiedenen Ländern aus dem technischen Personal besondere Eisenbahntruppen, deren Aufgabe in der allseitigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der Bahnlinien bestand. Dazu gehörten u.a. Bau und Ausbesserung von Bahnstrecken, Anpassung von eroberten feindlichen Strecken an die Praxis des eigenen Eisenbahnnetzes, Verhinderung von Schädlingstätigkeit usw., was alles solches Personal erforderte, das eine Spezialausbildung erhalten hatte. Erstmals — schon im Jahr 1866 — führte Preussen derartige Truppen ein. In grösserem Mass wurden sie jedoch erst im Kriege von 1870/71 eingesetzt.⁷

Bei der Mobilmachung und Konzentration der Armee mussten die mannigfaltigsten politischen, militärischen und geographischen Umstände berücksichtigt werden. Fehler im ursprünglichen Plan für die Konzentration und Placierung der Truppen konnten solche Folgen zeitigen, dass sie sich während des ganzen Feldzuges nicht mehr völlig korrigieren liessen. Aber es war möglich, alle diese Dinge schon im voraus zu überlegen, so dass man — vorausgesetzt, dass die Streitkräfte kriegstauglich und das Verkehrswesen gut organisiert waren — allen Grund hatte anzunehmen, dass man auch die gewünschten Ergebnisse erreichen werde. Die Organisation der Verkehrsmittel war somit Voraussetzung für die rechtzeitige und regelmässige Verwirklichung des Konzentrationsplans. Hinsichtlich der Eisenbahnen hat SCHMIEDECKE in seinem 1911 erschienenen Werk deren Vorbereitung für den Krieg in folgende Punkte zusammengefasst:

Die Eisenbahnlinien mussten zweckmässig gerichtet werden, um das Ziel möglichst hoher Verkehrsleistungen zu erreichen. Kurven und steile Steigungen waren zu vermeiden. Ferner musste eine genügend grosse Menge von Durchgangslinien gebaut werden, die unmittelbar ins Konzentrationsgebiet führten, und sie mussten mit geeigneten Ausladestationen versehen werden.

Die technische Ausrüstung der Strecken musste sich in dem Zustand befinden, den Massentransporte voraussetzten. Dabei war in der Hauptsache danach zu streben, die Bahnlinien zweigleisig zu machen und eine grosse Zahl von Stationen zu errichten, die kurze Abstände zwischen den einzelnen Zügen ermöglichten.

Für die Bahnlinien musste eine ausreichende Menge brauchbaren rollenden Materials bereitgestellt werden. Die Lokomotiven und die Wagen mussten technisch auf hoher Stufe stehen und in so grosser Zahl verfügbar sein, dass sie der zu erwartenden Verwendung entsprachen.

⁷ GEORG V. ALTEN, Handbuch für Heer und Flotte, III, Berlin 1911, S. 330.

Es war nötig, für den Verkehr ein zuverlässiges und gut geschultes Personal zu erhalten. Die Überführung der Eisenbahnen in Staatseigentum machte es möglich, ein einheitliches Beamtenpersonal zu beschaffen und auszubilden, was man bei zahlreichen Privatbahnen nicht erreichen konnte.

Für den beim Transport von Armeen entstehenden Massenverkehr mussten gut entworfene und vorbereitete Dienstanweisungen ausgearbeitet werden. Der so entstandene Transportplan musste bei jeder Bahnlinie ihrer Tragkraft angepasst werden und war im Fall der Mobilmachung unbedingt einzuhalten. Das setzte jedoch voraus, dass genügend Verkehrspersonal und Material zur Verfügung stand, um eventuellen zusätzlichen Transportbedarf auf schnelle, sichere und einfache Weise zu befriedigen. Die Ausrüstungen, die zur raschen Anpassung der Wagen an Mannschafts- und Pferdetransporte erforderlich waren, mussten im voraus gelagert werden. Somit hatte der Generalstab schon in Friedenszeiten die Pläne für Transporte und Abfertigungsordnung der Armee und ihrer einzelnen Truppenteile sowie für die Ausladung im Konzentrationsgebiet, die Verpflegung unterwegs usw. so genau auszuarbeiten, dass schliesslich, wenn die Mobilmachung erfolgte, die blosse Hinzufügung des Datums zum fertigen Befehl genügte.⁸

Dies sind in konzentrierter Form die eisenbahnpolitischen Gesichtspunkte, die auf die eine oder andere Weise in allen Ländern des europäischen Kontinents während der Vorbereitung auf den ersten Weltkrieg zutage traten und von denen auch Finnland als nordwestliches Grenzgebiet des Kaiserreichs Russland nicht unberührt blieb.

⁸ SCHMIEDECKE, a.a.O. S. 31—32.

DIE MILITÄRPOLITISCHE VORBEREITUNG RUSSLANDS AUF DEN EUROPÄISCHEN KRIEG

DIE RICHTLINIEN DER AUSSENPOLITISCHEN ENTWICKLUNG

Der Friede von San Stefano und der Berliner Kongress bedeuteten den endgültigen Todesstoss für das internationale System, das im Jahr 1815 in Wien geschaffen worden war. Im Rahmen der Heiligen Allianz hatte Russland durch das ganze 19. Jahrhundert eine zentrale Rolle als Beschützer des von autokratischen und legitimistischen Prinzipien getragenen Regimes in Europa gespielt. Nachdem die Selbstherrschaft in Westeuropa gestürzt war, führte das von Preussen, Österreich und Russland gebildete Bündnis die Traditionen der Heiligen Allianz weiter. Der Gegensatz zwischen den Interessen Österreichs und Russlands auf dem Balkan wurde jedoch während des Russisch-Türkischen Krieges von 1877/78 deutlich sichtbar, und die Haltung, die Bismarck auf dem Berliner Kongress einnahm, bewirkte, dass auch Russland und Deutschland einander fremd wurden. So war man an einem entscheidenden Wendepunkt angekommen. Im folgenden Jahr (1879) wurde der Bündnisvertrag zwischen Deutschland und Österreich abgeschlossen, dem drei Jahre später Italien beitrug. Der Dreibund war damit entstanden, und der Anfang zur Frontbildung des kommenden Weltkriegs war gegeben.

Die Grossmacht des Ostens war nun gänzlich isoliert. Von diesem Zeitpunkt an begann sich ihr Hauptinteresse dem Mittleren und Fernen Osten zuzuwenden, wo sie die besten Möglichkeiten zur Erweiterung ihres Einflussbereichs erblickte. Andererseits war das Kaiserreich unter den veränderten Verhältnissen gezwungen, der Sicherung seiner Westgrenze mehr Beachtung zu schenken als früher. In den letzten Jahren Alexanders III. fing Russland denn auch an, zielbewusst aus seiner Isolierung hinauszustreben. Einen besonderen Anstoss gab diesem Streben die Unruhe, die man wegen der Nichterneuerung des sog. Rückversicherungsvertrags zwischen Deutschland und Russland im Jahr 1890 empfand. Die Beziehungen zwischen England, das seine bewährte Politik der »splendid isolation« befolgte, und dem Russischen Reich waren gestört durch die starke Rivalität beider Mächte in Asien. Somit blieb als einzige Möglichkeit Frankreich, das unter den Folgen des Krieges von 1870/71 litt und schon oft die Freundschaft Russlands zu erreichen versucht hatte, um

aus seiner politischen Isolierung herauszukommen. Unter diesen Umständen entstand — ungeachtet der ideologischen Bedenken des Zaren — der russisch — französische Zweibund, der im Lauf der Jahre immer mehr gefestigt wurde. Eine besonders wichtige Rolle spielten dabei die häufigen Beratungen zwischen russischen und französischen Generalstabsoffizieren sowie die Anleihen, die Frankreich im Hinblick auf Rüstungen Russland gewährte und von denen der grösste Teil zum Bau strategischer Eisenbahnen benutzt wurde.

Nachdem Nikolai II. den Thron bestiegen hatte, kam in die bisher folgerichtige Aussenpolitik des Reiches immer deutlicher ein Zug von Unsicherheit. Die Aussenminister, die früher oft nahezu die ganze Regierungszeit eines Kaisers die internationalen Beziehungen des Landes verwaltet hatten, begannen nun häufig zu wechseln. Jeder von ihnen suchte seine eigene Politik zu treiben, mit Prämissen und Zielen, die zuweilen sogar in hohem Grade voneinander abwichen. Da der persönliche Einsatz des Herrschers nicht genügend stark war, um die nötige Einheitlichkeit und Weitgespanntheit herbeizuführen, konnte man Ungleichmässigkeiten und Irrtümer nicht vermeiden. Die nach dem Fernen Osten gerichtete Expansionspolitik endete im Russisch-Japanischen Krieg von 1904/05 mit einer Katastrophe, die das Kaiserreich auch an den Rand des inneren Zusammenbruchs brachte. Mit geschwächten Kräften musste es sein aussenpolitisches Augenmerk wieder hauptsächlich nach Westen richten, wo mit dem Zunehmen der internationalen Spannung die Gefahr eines europäischen Krieges immer deutlicher drohte. Ausser gegen den Dreibund glaubte Russland sich auch gegen von Schweden und Rumänien her drohende Angriffe schützen zu müssen. Volle Sicherheit über die Stellungnahme dieser beiden Länder bei Ausbruch eines grossen Krieges erlangte man niemals. Unter diesen Umständen war Russland gezwungen, nach einer Stärkung seiner internationalen Stellung zu streben. Dieses Ziel verfolgte der im Jahr 1907 mit England abgeschlossene Vertrag, der die Streitfragen zwischen beiden Vertragspartnern in Persien, Afghanistan und Tibet eliminierte. Doch enthielt der Vertrag kein unbedingtes Versprechen, dass England im Kriegsfall an die Seite Russlands treten werde. Die Entente hatte nun in den Hauptpunkten ihre endgültige Form erhalten. Den Rücken sicherte sich das Kaiserreich durch einen Vertrag mit Japan, der ebenfalls im Jahr 1907 geschlossen wurde.

Russlands aussenpolitische Stellung wurde jedoch immer noch durch seinen sowohl inneren als auch militärischen Schwächezustand nach dem Kriege mit Japan beeinträchtigt. Das Kaiserreich musste viele schmerzliche Prestigeeinbussen erleiden, vor allem in der sog. Rosnischen Krise im Jahr 1908 und während der Balkankriege in den Jahren 1912 und 1913. Diese Schwäche war jedoch nicht von dauernder Natur, sondern es wurde intensiv gearbeitet,

um sie zu beseitigen. Im Jahr 1914 glaubte man schon so weit zu sein, dass Russland keine Demütigungen mehr zu dulden brauchte. Die Folgen waren verhängnisvoll.¹

DIE KRIEGSPLÄNE RUSSLANDS AN DER WESTGRENZE UND FINNLAND

Im Hinblick auf die Gefahr eines europäischen Krieges war das westliche Grenzgebiet des Russischen Reichs in den operativen Plänen des Generalstabs in folgende Teile gegliedert: Der Hauptkriegsschauplatz umfasste das an Deutschland und Österreich-Ungarn grenzende Gebiet von der Mündung der Düna bis zu den Karpathen und zur Grenze gegen Rumänien. Hier musste man sich in erster Linie darauf vorbereiten, die Schläge der Hauptfeinde — Deutschlands und Österreich-Ungarns — aufzufangen. Der Hauptkriegsschauplatz, der nach örtlichen militärgeographischen Gesichtspunkten in viele Untergebiete eingeteilt war, wurde von Nebenkriegsschauplätzen flankiert, die von zweitrangiger Bedeutung waren. Zu ihnen gehörte der Kriegsschauplatz Bessarabien an der Grenze gegen Rumänien. Er sollte lediglich dann von Bedeutung sein, wenn Rumänien auf der Seite der Mittelmächte in den Krieg einträte oder wenn seine Neutralität verletzt würde. Im Norden bildete das Gebiet zwischen den Flüssen Düna und Rajajoki den Kriegsschauplatz der Ostseeprovinzen. Dort konnten Landungsversuche erfolgen, die auf die Einnahme von Petersburg abzielten. Auf der anderen Seite des Rajajoki (finn. *raja joki* = 'Grenzfluss') befand sich der Kriegsschauplatz Finnland, der als stark mit Wäldern bedeckt und daher schwer zugänglich galt. Es war schwierig, dort starke Streitkräfte zu unterhalten und einzusetzen, ausgenommen in der schmalen Zone an der Nordküste des Finnischen Meerbusens. Die Gefahr einer

¹ Die Literatur über die Vorgeschichte des ersten Weltkriegs ist ausserordentlich umfangreich. Ausgenommen die Erinnerungen politischer Funktionäre, gibt es jedoch verhältnismässig wenig Untersuchungen, die — auf russischem Quellenmaterial fussend — über die damalige Aussenpolitik des Kaiserreichs Aufschluss geben. Ein gutes Gesamtbild bietet das im Jahr 1913 in deutscher Sprache erschienene Werk »Russland als Grossmacht« (2. Aufl. 1917) des Leiters der Nahostabteilung im russischen Aussenministerium, Fürst G. TRUBETSKOI. Brauchbares Material liefert auch das Werk »Istorija diplomatii« von V. P. POTJOMKIN (II Moskau-Leningrad 1945). S. ausserdem A. M. ZAJONČOVSKIJ, *Podgotovka Rossii k mirovoi voine v meždunarodnom otnošenii*, Moskau 1926.

Landung feindlicher Truppen musste auch in Finnland in Betracht gezogen werden.¹

Die Veränderung der aussenpolitischen Lage nach dem Berliner Kongress strahlte natürlich auch auf das militärische Gebiet aus. Russland musste seit langem wieder die Möglichkeit eines Krieges an seiner Westgrenze ernstlich berücksichtigen. Im Jahr 1880 wurde der erste operative Tätigkeitsplan fertiggestellt, der dieses Gebiet als Ganzes betraf; er stammte von General Obručev, der im folgenden Jahr zum Chef des Generalstabs ernannt wurde. Die Einzelheiten seines Plans wurden dann mehrfach je nach den jeweiligen Verhältnissen revidiert — zuletzt im Jahr 1900 vom Kriegsminister Kuropatkin. Der Grundinhalt des Plans blieb jedoch stets gleich: Das strategische Eisenbahnnetz Russlands war demjenigen Österreich-Ungarns und besonders Deutschlands völlig unterlegen. Eine Folge davon und von der gewaltigen Ausdehnung des Kaiserreichs war, dass die Mobilmachung in Russland nur langsam vor sich gehen konnte, so dass die Feldarmee der Friedenszeit zu einem erheblichen Teil (43 %) schon im Gebiet der in Grenznähe gelegenen Militärbezirke, insbesondere des Militärbezirks Warschau, untergebracht sein musste. Bis zum Eintreffen von Reservern musste der westlich der Weichsel liegende Teil Polens unbedingt gehalten werden, weil er das beste Ausgangsgebiet für Angriffe sowohl auf Berlin als auch auf Wien bot. Darauf beruhten auch die Befestigungspläne des Gebiets, deren Zweck in erster Linie die Sicherung der Übergangsstellen über die Weichsel war. Wenn Russland nur Zeit hätte, seine gewaltigen Kraftreserven zu sammeln, und bereit wäre, den endgültigen Schlag auszuteilen, könnte nichts mehr diese »Dampfwalze« aufhalten. Den entscheidenden Faktor bildeten somit die ersten Kriegswochen. Dass am Ende des Jahrhunderts das aussenpolitische Interesse des Kaiserreichs sich hauptsächlich auf den Fernen Osten richtete, hatte keinen Einfluss auf die Beurteilung der militärpolitischen Gesamtlage an der Westfront.²

Insgesamt gaben den operativen Plänen des 19. Jahrhunderts ein starker Optimismus und das Streben nach aktiver Kriegführung das Gepräge. Das entsprach natürlich auch den Interessen des im Jahr 1892 hinzugekommenen neuen Bundesgenossen, nämlich Frankreichs. Der Gedanke eines gleichzeitigen entscheidenden Angriffs auf Deutschland war der Kern der ganzen Mili-

¹ A. M. ЗАЙОНЧОВСКИЈ, *Podgotovka Rossii k mirovoi voine. Plany voiny*. Moskau 1926, S. 9—22; GUNTHER FRANTZ, *Russlands Eintritt in den Weltkrieg*, Berlin 1924, S. 120—124. Für Finnland s. näher Generaljnogo Štaba Polkovnik DEBEŠ, *Oso-bennosti Bojevyyh Deistvii na Finljandskoi Mestnosti*, St. Petersburg 1900, passim.

² ЗАЙОНЧОВСКИЈ, a.a.O. S. 31—46, 50—54, 107, N. N. GOLOVIN, *The Russian War Plan of 1914*, *The Slavonic Review* 1936, S. 569—570.

tärkonvention, weil man nur so die Gefahr vermeiden konnte, den Mittelmächten die Möglichkeit zu bieten, dass sie die neuen Verbündeten einen nach dem anderen schlagen könnten. Andererseits war das militärische Prestige Russlands damals noch gross; das strategische Bahnnetz des Kaiserreichs wurde ständig weiterentwickelt, und von Jahr zu Jahr wurden die Möglichkeiten grösser, die Mobilmachung und die Ausnutzung der unermesslichen Kraftreserven schneller und intensiver zu gestalten. Die Zeit schien für den Zweibund zu arbeiten.

Welche Rolle spielte denn das abgelegene Finnland in den Berechnungen des russischen Generalstabs, der den Marsch auf Berlin plante? Bezeichnend ist schon der Umstand, dass in den obenerwähnten allgemeinen Mobilmachungsplänen der Militärbezirk Finnland gar nicht vorkommt, was man wohl so deuten kann, dass die Ansicht herrschte, diese Gegend könne im Rahmen einer örtlichen Mobilmachung mit ihren eigenen Kräften auskommen. Einige besonders wichtige Akten aus der sog. Russischen Sammlung des Finnischen Kriegsarchivs beweisen denn auch die Richtigkeit dieser Annahme. Im ersten Satz des gesonderten Mobilmachungsplans für den Militärbezirk Finnland vom Jahr 1899 wird bereits auf die geringe Bedeutung dieses »Grenzlandes« als Kriegsschauplatz hingewiesen.³ Es war jedoch möglich, dass der Feind hier Landungsversuche unternahm, die auf die Einnahme von Petersburg abzielten, und diese konnten gefährlich werden, besonders mit Rücksicht auf den schlechten Zustand der örtlichen Festungen (Viapori und Viipuri) sowie auf die Unzuverlässigkeit der Bevölkerung Finnlands. Die Abwehr solcher Invasionsversuche war als Hauptaufgabe für die Streitkräfte des Militärbezirks vorgesehen. Für die Verteidigung der Zone zwischen Viipuri und Petersburg sorgte der Militärbezirk Petersburg. Ausserdem war man wegen der zahlenmässigen Schwäche der Truppen des Militärbezirks Finnland genötigt, auf die unmittelbare Verteidigung des Küstengebiets zwischen Hanko und Pori zu verzichten. Die ganze Zone nördlich von Pori betrachtete man dagegen als ausserhalb des zu erwartenden Operationsgebiets liegend. Unter diesen Umständen blieb lediglich der Küstenstreifen von Hanko bis Viipuri übrig, der gemäss der Aufgabe des Militärbezirks für die Verteidigung in zwei Abschnitte geteilt wurde: Der westliche Abschnitt reichte von Hanko bis Nordsjö (in der Landgemeinde Sipoo); die Truppen, die für seine Verteidigung verantwortlich waren, umfassten 13 Bataillone finnische und finnländische⁴ Infanterietruppen, 3 Schwa-

³ Russische Sammlung, Akte 7947, Kriegsarchiv in Helsinki. Der Plan ist unterzeichnet vom Stabschef, Generalleutnant Glazov, und beglaubigt vom älteren Adjutanten, Oberst Seyn.

⁴ Unter der Benennung »finnländisch« verstand man in Finnland stationierte russische Truppen.

dronen aus dem Finnischen Dragonerregiment und 24 Geschütze.⁵ Der östliche Abschnitt bildete die unmittelbare Fortsetzung des westlichen und reichte von Nordsjö bis Viipuri; zu seiner Verteidigung waren 6 Infanteriebataillone, die übrigen 3 Schwadronen des Finnischen Dragonerregiments und 8 Geschütze bestimmt.⁶ Diese Truppen, deren Hauptstützpunkt Kouvola war, hatten ausserdem die zur Küste führenden Eisenbahnlinien und die Eisenbahnbrücke über den Fluss Kymijoki zu sichern. Die gemeinsame Reserve beider Verteidigungsabteilungen, 5 Infanteriebataillone, sollte im Gelände entlang der Bahnstrecke Riihimäki — Hyvinkää untergebracht werden.⁷ In den obengenannten Stärken sind die Garnisonen von Viapori (Sveaborg) und Viipuri nicht enthalten, die verpflichtet waren, nötigenfalls mit den Truppen des Militärbezirks zusammenzuarbeiten.

In diesem Zusammenhang ist der defensive Charakter des Plans besonders zu beachten. Er berücksichtigte fast ausschliesslich die Südteile des Landes, vor allem die Nordküste des Finnischen Meerbusens, wo die Verteidigungsstreitkräfte in bandartiger Gruppierung untergebracht wurden. Diese Konzentrationsweise bedeutete militärisch betrachtet einen Nachteil, über den sich auch die Russen selbst ganz klar waren.⁸ An eine Änderung der Gruppierung konnte man jedoch nicht denken, solange die einzige aus dem Kaiserreich nach Finnland führende Eisenbahnlinie die verhältnismässig nahe der Küste verlaufende Strecke Petersburg — Riihimäki war, die besonders in der Gegend zwischen der russischen Hauptstadt und Viipuri von See aus leicht unterbrochen

⁵ Die westliche Verteidigungsabteilung gliederte sich in zwei Gruppen (russ. o t r j a d): die Gruppe Tammi sa a r i, bestehend aus dem 2. Turku-er finnischen Scharfschützenbataillon, dem 3. Vaasa-er finnischen Scharfschützenbat., dem 7. finnischen Scharfschützenbat. aus Hämeenlinna, 2 Schw. des Finnischen Dragonerregiments und der 1. Abteilung des Finnland. Artillerieregiments (8 Geschütze), und die Gruppe H e l s i n k i, bestehend aus der 1. Brigade der Finnland. Scharfschützendivision (8 Bataillone), dem 1. finnischen Scharfschützenbat. aus Uusimaa, dem 4. Oulua-er finnischen Scharfschützenbat., der 1. Schw. des Finnischen Dragonerregiments sowie der 2. und 3. Abt. des Finnland. Artillerieregiments (16 Gesch.).

⁶ Die Abteilung bestand aus dem 4. finnland. Scharfschützenregiment (4 Bat.), dem 6. finnischen Scharfschützenbat. aus Mikkelä, dem 8. finnischen Scharfschützenbat. aus Viipuri, 3 Schw. des Finnischen Dragonerregiments und der 4. Abt. des Finnland. Artillerieregiments (8 Gesch.).

⁷ Das 3. finnland. Scharfschützenregiment (4 Bat.) und das 5. finnische Scharfschützenbat. aus Kuopio.

⁸ Vgl. ALFTHAN-GLAZOV, Vojennoje obozrenije finljandskago voennogo okruga (Kriegswissenschaftliche Schilderung des Militärbezirks Finnland) Tom I, Gelsingfors 1905, S. 491—525. Mit der Abfassung dieses Werks wurde im Jahr 1895 der finnische Oberst Max Alfthan beauftragt. Im Jahr 1899 entzog ihm den Auftrag der neue Kommandeur des Militärbezirks, Generaladjutant Bobrikov, und das von Alfthan

werden konnte. Dadurch konnte der Truppentransport verzögert werden oder auch ganz unmöglich werden. Deshalb musste unbedingt eine im Binnenland verlaufende ostwestliche Bahnlinie geschaffen werden, von der aus dann eine genügende Anzahl Querbahnen nach den denkbaren Landungsstellen an der Nordküste des Finnischen Meerbusens gebaut werden mussten. Nur auf diese Weise konnte man von der als militärisch unvorteilhaft angesehenen linearen Gruppierung der Truppen längs der Küste loskommen. Diese Gesichtspunkte sollten später in der finnischen Verkehrspolitik eine zentrale Rolle spielen. Ein anderer Grund zur Besorgnis für die Leitung des Militärbezirks war die zahlenmässige Schwäche der in Finnland liegenden Truppen, die u.a. dazu gezwungen hatte, auf die unmittelbare Verteidigung der ganzen Zone zwischen Hanko und Pori zu verzichten. So bat denn auch Generalleutnant Glazov den Generalstab, der Schwäche der Streitkräfte des Militärbezirks und der Länge des ihnen zur Verteidigung anvertrauten Küstenstreifens ernsthafte Beachtung zu schenken.⁹ Aus dem Gesichtswinkel von Petersburg betrachtet zeigten sich die Dinge jedoch in anderem Masstab. Der Generalstab hatte an anderes zu denken als an die relativ unbedeutenden Probleme Finnlands. So blieb hier alles beim alten. Die aus innenpolitischen Gründen vorgenommene Aufhebung der finnischen Truppenteile bedeutete eine weitere Schwächung der in Finnland liegenden bewaffneten Kräfte, denn die Entsendung russischer Ersatztruppen ging langsam vor sich. Beim Ausbruch des Russisch-Japanischen Krieges herrschte in den Verteidigungsplänen für Finnland noch eine typische Übergangsperiode.

Die militärische Katastrophe im Fernen Osten und die darauffolgende Revolution im Inneren brachten eine völlig neue Lage mit sich. Wirtschaftlich stand das Reich am Rande des Zusammenbruchs. Sein militärisches Prestige und seine militärische Stärke waren verloren. Die Ostseeflotte war vernichtet. Die oberste militärische Leitung des Kaiserreichs musste sogar feststellen, dass die russische Armee eigentlich gar keine Armee mehr war, sondern nur noch eine Art von Polizeiformation, die mit Mühe und Not die revolutionäre Bewegung im Inneren zu beherrschen vermochte.¹⁰ Nicht einmal die in Petersburg

verfasste Manuskript wurde dem Stabschef des Militärbezirks, Generalleutnant Glazov, übergeben, der es dann in seine endgültige Form brachte. Man kann somit sagen, dass das fertige Werk den Auffassungen der damaligen Leitung des Militärbezirks Finnland völlig entspricht. Es war seinerzeit streng geheim und in erster Linie für den Gebrauch von Generalstabsoffizieren bestimmt. Heute befindet sich wenigstens ein Exemplar davon in der Zentralbibliothek der finnischen Armee.

⁹ Russische Sammlung, Akte 1650, Kriegsarchiv.

¹⁰ J. N. DANILOV, Velikij knjaz Nikolai Nikolajevič, Paris 1930, S. 62.

stationierten Gardetruppen waren völlig zuverlässig. Noch im Jahr 1909 machte Kriegsminister Roediger in einer Sitzung des Ministerrats die kategorische Mitteilung, dass die russische Armee unfähig zur Kriegführung war.¹¹ Dies alles führte natürlich auch zu einer neuen Beurteilung der militärpolitischen Gesamtlage an der Westfront. Die Denkschrift, die General Aleksejev im Jahr 1908 im Auftrag des Generalstabs verfasste, trägt einen recht pessimistischen Charakter. Aleksejev schildert die politische Lage in düsteren Farben. Im Westen musste man zu den eventuellen Feinden ausser den bisherigen noch Rumänien und Schweden zählen. Österreich hatte seinen Einfluss auf dem Balkan und Deutschland den seinigen in der Türkei stark erweitert. Somit drohte aus diesen beiden Richtungen eine neue Gefahr. Japan lauerte weiterhin im Fernen Osten. In Kaukasien gärte es, und die separatistische Bewegung in Finnland vor den Toren Petersburgs bedrohte die Sicherheit der Hauptstadt. In diesen Verhältnissen konnte natürlich von einem Marsch auf Berlin oder auf Wien gar keine Rede mehr sein. Die Lagebeurteilung musste überall zu streng defensiven Folgerungen führen, und die Kräfte mussten auf die Wiederherstellung der inneren Ordnung und auf den Wiederaufbau der militärischen Maschinerie des Reiches konzentriert werden. Auf dem Hauptkriegsschauplatz musste man auf Westpolen verzichten, weil die dort konzentrierten Truppen leicht durch gleichzeitige Angriffe aus Ostpreussen und Galizien abgeschnitten werden konnten. Die Streitkräfte mussten östlich der Weichsel konzentriert und ihre Aufgabe auf die blosse Verteidigung beschränkt werden. Die Placierung der neuzugründenden Ostseeflotte musste man gänzlich erneuern. Anstelle des ungeschützten Libau musste als neuer Hauptstützpunkt Kronstadt gewählt werden. Als wichtigster operativer Stützpunkt war Reval (Tallinn) auszurüsten und zu dessen Seitendeckung Porkkala zu befestigen. Die Rückzugstendenz war somit auch im Ostseeraum ganz offensichtlich. Die aufgezählten Züge dürften genügen, um den Hauptinhalt von Aleksejews Denkschrift zu charakterisieren, die entscheidend von den früheren, optimistisch gefärbten Plänen Obručevs und Kuropatkins abwich. Aleksejews Gedanken wurden auch vom Generalstab vollständig gebilligt.¹² Es kam jedoch niemals dazu, dass das

¹¹ V. N. SUCHOMLINOV, *Erinnerungen*, Berlin 1924, S. 221.

¹² ЗАИОНЧКОВСКИЈ, a.a.O. S. 74—82. Nach der Auffassung von Z. fanden die in Aleksejews Denkschrift ausgesprochenen Meinungen besonders die Unterstützung des Generalstabschefs, General Palitzyns, zu dessen Grundeigenschaften äusserste Vorsicht gehörte (Z. S. 79). Der willensschwache Palitzyn stand völlig unter dem Einfluss des Vorsitzenden des Verteidigungsrats, des Grossfürsten Nikolai Nikolajevič, und wurde allgemein nur als Ausführer von dessen Befehlen angesehen (vgl. ДАНИЛОВ, a.a.O. S. 52 und den Rapport des schwedischen Militärattachés aus Petersburg vom

Programm Aleksejevs amtlich bestätigt und in Kraft gesetzt worden wäre. Der Zustand der militärischen Erniedrigung Russlands ging allmählich vorüber. Es begann die letzte Entwicklungsphase, die zum Weltkrieg führte.

Im Jahr 1909 wurde zum Kriegsminister des Kaiserreichs General Suchomlinov ernannt, unter dessen Leitung eine gründliche Umorganisation der russischen Armee durchgeführt wurde. Ohne auf die Einzelheiten der Reform näher einzugehen, sei nur festgestellt, dass die Armee Russlands im Jahr 1914 sowohl zahlenmässig als auch hinsichtlich ihrer Ausrüstung und Organisation auf einer ganz anderen Stufe stand als noch fünf Jahre vorher. Die weitere Entwicklung zeigte allerdings später, dass die Gnadenfrist doch noch nicht lang genug gewesen war. Trotz seinem Erstarken kehrte Russland in der Periode Suchomlinovs nicht zu dem Operationsplan für die Westgrenze zurück, der zur Zeit Obručevs bestanden hatte. Die vorsichtige Einstellung ist auffallend, was besonders aus der Betrachtung des Mobilmachungsplans Nr. 19 vom Jahr 1910 hervorgeht, der mit einigen Änderungen noch beim Ausbruch des Weltkriegs galt.¹³ Der Plan war seinem Grundcharakter nach passiv. Immer noch war die Aufmerksamkeit hauptsächlich darauf gerichtet, was der Feind tun konnte. Besonders gefährdet war das von Einkreisung bedrohte Westpolen, das in Obručevs Zeit umgekehrt ein vorteilhaftes Sprungbrett für Operationen ins Herz der Feindländer gewesen war. Die Konzentration der Truppen musste weit genug im Osten vorgenommen werden, damit sie ungestört vom Feind geschehen konnte. Danach konnte man dann »je nach der Lage« an einen Angriff denken. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass die Angriffstätigkeit auf diese Weise zu einem wesentlichen Teil der Improvisation überlassen blieb, was in den ersten Wochen des Weltkriegs recht klar ersichtlich wurde. Die Abneigung des russischen Generalstabs gegen eine offensive Kriegführung war unter solchen Umständen recht gut verständlich. In diesem Zusammenhang ist jedoch Frankreich, der Bundesgenosse des Kaiserreichs, zu berücksichtigen, das im Hinblick auf seine eigenen Interessen von Russland dringend eine aktive Kriegführung verlangte. Für den französischen Generalstab war es am wichtigsten, dass Russland im Osten seinen Entlastungsangriff durchführte, um die Lage Frankreichs zu erleichtern, einerlei ob die russischen Streitkräfte völlig kampfbereit waren oder nicht.

18/31. Juli 1905, Krigsarkivet in Stockholm). Im Zuge der Armeereform von 1909 wurde der Verteidigungsrat abgeschafft, und der Grossfürst verlor wenigstens äusserlich einen erheblichen Teil seines Einflusses. Danach wirkte er bis zum Ausbruch des Weltkriegs als Kommandeur der Gardetruppen und des Militärbezirks Petersburg. Nach Kriegsausbruch berief ihn der Kaiser zum Oberbefehlshaber der russischen Armee.

¹³ ЗАІОНЧКОВСІЙ, a.a.O. S. 105—121, 200—211.

Nach dem Mobilmachungsplan konzentrierte Russland an seiner Westgrenze 7 Armeen, von denen die I.—V. an die Grenzen gegen Deutschland und Österreich-Ungarn transportiert wurden. Die VII. Armee verteidigte Bessarabien, während die vom Petersburger Militärbezirk gebildete VI. Armee mit der Sicherung der Hauptstadt beauftragt war.¹⁴ Die Friedensstärke der letztgenannten Armee enthielt 3 Armeekorps: das Gardearmeekorps in Petersburg, das 18. Armeekorps hauptsächlich in Estland und das 22. Armeekorps in Finnland. Bei Kriegsausbruch sollten dem Befehlshaber der Armee die Ostseeflotte und die Küstenbefestigungen unterstellt werden. Die Placierung der Flotte wurde gemäss dem Aleksejevschen Plan festgelegt, mit der Ausnahme, dass zum Stützpunkt der Minengeschwader Viapori bestimmt wurde, weil die Fahrstrassen, die zu den Häfen an der Küste des Finnischen Meerbusens führten, schnell vermint werden mussten. Die Befestigungsarbeiten im Gebiet von Porkkala und Tammisaari fingen erst im Jahr 1912 an, so dass sie beim Ausbruch des Weltkriegs noch unvollendet waren.

Die Schwächung der militärpolitischen Stellung Russlands nach dem Russisch-Japanischen Krieg verursachte eine grundlegende Veränderung der Gesamtlage im Ostseeraum. Die Kräfteverhältnisse waren nun ganz andere. Die Vernichtung der Flotte hatte zur Folge, dass die Sicherheit der Hauptstadt des Kaiserreichs für lange Zeit fast ausschliesslich den Landstreitkräften anvertraut blieb. Finnland, das früher ein abgelegenes Land gewesen war, trat nun wegen seiner geographischen Lage auf ganz neue Weise ins Blickfeld. Der selbständige Militärbezirk Finnland war schon 1905 aufgehoben worden, was die Trennung der Zivil- und der Militärverwaltung dieses Landes voneinander bedeutete und zugleich dessen engere Eingliederung ins Petersburger Verteidigungssystem. Noch zur Zeit Bobrikovs hatte der Generalgouverneur gleichzeitig als Befehlshaber der in Finnland stationierten Truppen fungiert. Jetzt war aus den in Finnland befindlichen russischen Truppen das 22. Armeekorps gebildet worden, dessen Kommandeur dem Petersburger Militärbezirk und dessen Befehlshaber, dem Grossfürsten Nikolai Nikolajewiç, unmittelbar unterstellt war. Der Generalgouverneur war von nun an lediglich der höchste Zivilverwaltungsbeamte des Landes, wenngleich er im Falle innerer Unruhen das Recht hatte, zu deren Unterdrückung Militär einzusetzen.

Als Auftrag für das 22. Armeekorps wurde in dessen Operationsplan die Sicherung des nördlichen Flügels vor Petersburg durch Abwehr von Landungsversuchen des Feindes in Finnland sowie durch Aufrechterhaltung der Ordnung

¹⁴ ЗАЙОНЧКОВСКИЈ, а.а.О. S. 211—222. In Russland wurden damals die Armeen mit römischen, die Armeekorps und Divisionen mit arabischen Ordnungszahlen bezeichnet.

und des sozialen Friedens in diesem Grenzland festgelegt.¹⁵ »Nach der Auffassung des Generalstabs kann man in der heutigen politischen Situation bei Ausbruch eines Krieges mit den Ländern des Dreibundes Kriegshandlungen im Gebiet von Finnland in Gestalt von Landungsversuchen seitens der Deutschen und Schweden erwarten. Der Generalstab betrachtet Landungsversuche, die auf die Einnahme von Petersburg abzielen, besonders gerade an der finnischen Küste als recht gefährlich, weil eine Invasion hier einen Aufstand in Finnland und den Übergang der Bevölkerung auf die Seite des Feindes verursachen kann. Die Operationsrichtung Helsinki — Viipuri — Petersburg ist für den Feind völlig gesichert, weil sie im Süden vom Finnischen Meerbusen und von der feindlichen Flotte, die diesen beherrscht, sowie im Norden von den ausserordentlich schwer zugänglichen inneren Teilen Finnlands geschützt wird, die in demselben Augenblick in den Besitz einer uns feindlich gesinnten Bevölkerung geraten.« Man fürchtete somit, dass das 22. Armeekorps, das wie früher ganz an der finnischen Südküste konzentriert werden sollte, zwischen zwei Feuer geraten werde. Um diese Gefahr zu verringern, schlug der Kommandeur des Armeekorps, Generalleutnant Olchovskij, vor, dass Binnengewässerflotten für die grossen Seengebiete Mittelfinnlands zur Unterstützung des rechten Flügels des Korps und zur Niederhaltung der Finnen geschaffen würden.

Für die wahrscheinlichsten Landungsorte hielt der Generalstab einerseits das Gebiet von Turku bis Porkkala, andererseits die Inseln von Koivisto (Björkö). »Die Landung im Südwestteil Finnlands, im Gebiet von Turku bis Porkkala, ist sicherer, und die Ausladung von Truppen kann in guten Häfen vorgenommen werden, die Eisenbahnverbindung nach Helsinki, nach Viipuri und weiter nach Petersburg haben. Eine Invasion im Gebiet der Inseln von Koivisto in der unmittelbaren Nähe Petersburgs ist zwar bedrohlicher, aber auch für die Landenden gefährlicher, weil die hier landenden Streitkräfte unsere in Finnland operierenden Truppen im Rücken lassen müssen.« Falls dem Angreifer — heisst es weiter — grosse Kraftreserven zur Verfügung ständen und die Operation von entscheidendem Charakter sei, werde sie sich zweifellos gegen die Ostteile des Finnischen Meerbusens richten. Sie könne überraschend schon vor der Kriegserklärung geschehen, um die Hauptstadt zu erobern. Falls dagegen die Kräfte beschränkt und die Operationen von zweitrangiger Bedeutung seien, werde die Richtung auf Südwestfinnland genommen werden. Das Ziel werde dann die Einnahme Finnlands oder wenigstens die Entfesselung eines

¹⁵ Russische Sammlung, Akte 11309, Kriegsarchiv. Der Plan war im Jahr 1910 im Stab des Petersburger Militärbezirks gemäss den Weisungen des Generalstabs ausgearbeitet worden und fügt sich dem in demselben Jahr bestätigten allgemeinen Mobilmachungsplan ein.

Aufstandes in diesem Lande sein. Es besteht Grund, besonders darauf aufmerksam zu machen, dass die Russen vermuteten, Schweden werde wahrscheinlich an die Seite Deutschlands treten. Der Generalquartiermeister der russischen Armee, General Danilov, der im Frühling 1914 in einer Denkschrift die militärpolitische Lage Finnlands analysierte fasst seine Gedanken darüber in zwei Alternativen zusammen:

»1. Deutschland richtet seine Hauptkräfte gegen Frankreich. Man kann sicher sein, dass die Deutschen in einem Zweifrontenkrieg und in dem Fall, dass sie ihre Hauptkräfte gegen Frankreich richten, ihre schon ohnehin beschränkten Kräfte nicht mehr dadurch schwächen, dass sie davon Landungstruppen abzweigen. Ohne die Mitwirkung der Deutschen kann aber eine Landung der Schweden kaum erfolgen. Wenn man annehmen will, dass die deutsche Flotte an dieser Landung teilnimmt, ist es auch in diesem Fall möglich, dass Schweden die Westküste Finnlands besetzt, was kaum irgendeinen Einfluss auf die Landoperationen an unserer Westfront haben wird.

2. Deutschland richtet seine Hauptkräfte gegen Russland. Die Deutschen können entweder allein oder von den Schweden unterstützt sowohl an der Nord- als auch an der Südküste des Finnischen Meerbusens zu Landungsoperationen schreiten. Die erstgenannte Richtung kommt einem wahrscheinlicher vor, aus folgenden Gründen: A) Die Landung in Finnland wird erleichtert durch die zahlenmässige Schwäche unserer dort stationierten Truppen, ihre Placierung in einem weiten Gebiet entfernt voneinander und die Tatsache, dass es schwierig ist, nach Finnland zusätzliche Streitkräfte zu schaffen; B) Infolge der russenfeindlichen Stimmung der Bevölkerung kann der Angreifer ohne Sorge um seine Rückverbindungen sein und die zu deren Sicherung erforderlichen Kräfte auf die kleinstmögliche Zahl beschränken; C) Der grosse Wohlstand des Landes und der gute Zustand der Wege erleichtern militärische Operationen (in Südfinnland); D) Das Gelände begünstigt besonders den Einsatz kleiner Abteilungen, was in den unmittelbar auf die Landung folgenden Zeiten besonders wichtig ist. . .

Nach den vorliegenden Nachrichten sind wahrscheinliche Verladungsplätze der Deutschen Danzig, Stettin und Kiel an der Ostsee sowie Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven an der Nordsee. Die schwedischen Divisionen wiederum können aufs bequemste in Stockholm, Gävle oder Norrtälje verschifft werden.»¹⁶

¹⁶ General Danilovs Denkschrift vom 10/23. April 1914, gedruckt in extenso in deutscher Übersetzung im obengenannten Werk von FRANTZ, S. 111—162. Die zitierten, Finnland betreffenden Stellen S. 150, 157—158. Die wichtigsten Teile der Denk-

In diesen Verhältnissen war es die Aufgabe des 22. Armeekorps, mit allen verfügbaren Kräften das Vordringen des Feindes durch Finnland in Richtung der Hauptstadt zu verhindern, bis die VI. Armee Zeit fände, Hilfstruppen in dieser Gegend zu konzentrieren. Die Instruktionen für das Armeekorps enthielten folgende Vorschriften: 1) Die Landung des Feindes an solchen Orten, die für eine solche besonders geeignet waren, zu erschweren, wobei den Gebieten von Turku und Porkkala einerseits und Koivisto andererseits besondere Beachtung geschenkt werden sollte; 2) Helsinki gegen feindliche Landungsversuche zu sichern, vor allem in den ersten Tagen der Mobilmachung; 3) Die Eisenbahnen vor Landungsabteilungen zu schützen, besonders in Turku, Tammissaari, Loviisa, Kotka und Hamina; 4) Die Festung Viapori von der Landseite zu sichern; 5) Eine strenge Überwachung der Nordküste des Finnischen Meerbusens durchzuführen.¹⁷ Für die Überwachung der offenen See sorgte die Ostseeflotte; 6) In engster Zusammenarbeit mit der Ostseeflotte zu operieren, die der Flotte des Feindes auf der Höhe der Insel Suursaari hinhaltenden Widerstand leisten sollte; 7) Ferner hatte das Armeekorps auch mit den Festungen Viapori, Viipuri und Kronstadt eng zusammenzuwirken; 8) Mit Rücksicht auf die Unzuverlässigkeit der Bevölkerung Finnlands und ihre Sympathien für Schweden waren energische Massnahmen zur Aufrechterhaltung vollständiger Ruhe und Ordnung im »Grenzland« zu ergreifen, ohne nötigenfalls die rücksichtslosesten Mittel zu scheuen; 9) Die Eisenbahnlinie Petersburg — Viipuri — Riihimäki — Helsinki zu schützen. Vom ersten Mobilmachungstag an sorgten Kadertruppen für die Bewachung der Bahnstrecke. Spätestens nach 35 Tagen waren sie durch Reserveformationen zu ersetzen.¹⁸

schrift hat in der Ursprache ЗАПОМЪКОВСКІЙ in seinem obengenannten Werk auf S. 410—425 veröffentlicht. Interessant ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass Danilov mit seiner Vorhersage in sehr grossem Mass das Richtige getroffen hat. Im Herbst 1914 verwirklichte sich die von ihm skizzierte erste Alternative, indem die Deutschen an der Westfront den Schlieffenplan anzuwenden begannen. Für die Ostfront hatten sie tatsächlich auch eine Landungsoperation im Ostseeraum geplant. Die Angelegenheit war vorbereitend in Besprechungen zwischen dem deutschen Generalstab und dem Admiralstab berührt worden, aber man war durch die Unzulänglichkeit der verfügbaren Kräfte (gesperrt vom Verfasser) gezwungen, darauf zu verzichten. Jedenfalls hätte die Durchführung des Plans unbedingt vorausgesetzt, dass England neutral geblieben wäre. Vgl. WALTER HUBATSCH, Das deutsch-skandinavische Verhältnis im Rahmen der europäischen Grossmachtspolitik 1890—1914, Göttingen 1941, S. 108.

¹⁷ Darauf abzielende Massnahmen waren schon 1908 ergriffen worden. Vgl. Russische Sammlung, Akte 2175, Kriegsarchiv.

¹⁸ Russische Sammlung, Akte 11309.

Der Kommandeur des Armeekorps, Generalleutnant Olchovskij, war jedoch mit den Instruktionen, die er erhalten hatte, nicht zufrieden. In einem Schreiben, das er im Jahr 1910 an den Militärbezirk Petersburg richtete, klagt er darüber, dass in ihnen viele Unklarheiten enthalten seien.¹⁹ Er war beauftragt, Landungsversuche in Finnland abzuwehren und die innere Ordnung in diesem Lande aufrechtzuerhalten. Praktisch kam die Erfüllung dieser Aufgaben nur in der südlichen Zone des Landes in Frage, die wirklich vom 22. Armeekorps besetzt war. Für die übrigen Gebiete konnte er keine Gewähr übernehmen. Ferner wurde doch, wenn Viapori von der Landseite gesichert wurde, dadurch zugleich auch Helsinki vor feindlichen Landungsversuchen geschützt; es war unnütz, daraus zwei verschiedene Paragraphen zu machen. Die Ostseeflotte vermochte nach Olchovskij dem 22. Armeekorps keinerlei Unterstützung zu gewähren. Der »hinhaltende Widerstand« auf der Höhe von Suursaari werde sich auf eine oder einige Stunden beschränken, danach werde für den Feind der Weg an die Küste frei sein. Der Flotte sollte ausdrücklich der Auftrag erteilt werden, den linken Flügel des 22. Armeekorps zu sichern. Wenn sie keinen Befehl dazu erhalte, werde sie das auch nicht tun, sondern ostwärts fliehen, nachdem sie auf der Höhe von Suursaari »hinhaltenden Widerstand« geleistet habe. Der linke Flügel des Armeekorps sei ungesichert und ebenso auch der rechte Flügel gegen Truppenteile, die die Bevölkerung Finnlands bilden könnte. Die Binnengewässerflotte sei zur Sicherung des rechten Flügels ganz unentbehrlich.²⁰ »Die Situation, in der das 3 Brigaden starke 22. Armeekorps zu handeln hat, verstreut über ein weites Gebiet, Volksaufständen und Partisanenangriffen ausgesetzt, wobei die Länge der Front (vom Finnischen Meerbusen bis zum Seengebiet) 100 Werst beträgt, die Flügel ungeschützt und der 400 Werst lange Verbindungsweg (die Eisenbahn Helsinki — Petersburg) ungesichert sind, ist wenig beneidenswert. Wenn man dann dem alle Aufträge hinzufügt, die dem Armeekorps erteilt worden sind, erhebt sich ganz von selbst die Frage, was man in derartigen Verhältnissen tun kann.« Es

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Vgl. auch Russische Sammlung, Akte 11310. In einem Brief vom 4. 3. 1911 an Olchovskij teilte Generalgouverneur Seyn mit, dass er den Gedanken der Gründung einer Binnengewässerflotte warm befürworte, weil diese Waffengattung in bemerkenswerter Weise das Ansehen Russlands in den Augen der Bevölkerung von Innerfinland heben werde, die bisher die russische Kriegsflagge kaum gesehen habe. Die Herren mussten jedoch wegen der Haltung, die die Fachleute einnahmen, eine Enttäuschung erleben. Das Marineministerium stellte sich nämlich recht widerwillig zu der ganzen Sache, die es nicht als in seine eigentliche Zuständigkeit fallend betrachtete. Die Frage wurde denn auch am grünen Tisch vertagt und erst unter ganz veränderten Verhältnissen nach dem Ausbruch des ersten Weltkriegs wieder hervorgeholt.

lässt sich natürlich denken, dass der aus diesen Sätzen sprechende Pessimismus des Kommandeurs absichtlich zugespitzt formuliert ist, um die Entsendung zusätzlicher Truppen zu sichern, aber trotzdem war er kaum übertrieben, wenn man die Lage vom Standpunkt Olchovskijs beurteilte. Wie aus vielen Quellen hervorgeht, war zu jener Zeit in russischen Militärkreisen der Glaube tief eingewurzelt, dass die Finnen in aller Stille Aufstandsvorbereitungen fertig geplant und organisiert hätten, und das Misstrauen gegen die Finnen war ausserordentlich stark.²¹ Die örtliche Bevölkerung war in jeder Hinsicht dem Russischen Reich entfremdet, so dass die in Finnland stehenden Truppen das Gefühl hatten, gleichsam in Feindesland zu sein. Der Generalstreik von 1905 hatte seinerzeit das »Grenzland« und dessen Verwaltung einschliesslich der Verkehrsbetriebe und Nachrichtenmittel vollständig lahmgelegt und die russischen Garnisonen voneinander wie auch vom Kaiserreich getrennt. Die Wiederholung einer solchen Situation während des Angriffs eines äusseren Feindes konnte zu militärisch geradezu katastrophalen Folgen führen. Nach der Auffassung der russischen Militärkreise war die Bewaffnung der finnischen Bevölkerung ausserordentlich weitgehend durchgeführt, und in verschiedenen Teilen des Landes betätigten sich zahlreiche geheime Schützenvereine; die von diesen geschulte Bevölkerung wartete nach russischer Ansicht nur auf das Zeichen zum Aufstand. Zu diesen Ergebnissen führte das Ziehen allzu weitgehender Schlussfolgerungen aus den Ereignissen um General Schauman, »John Grafton«, die Rote Garde, den »Kraftbund« (finn. Voima-liitto) usw., Geschehnisse, die seinerzeit viel Aufsehen erregt hatten. Die guten soldatischen Eigenschaften der Finnen waren schon vom Lager in Krasnoje Selo her bekannt, wo vor allem ihre grosse Fertigkeit im Schiessen aufgefallen war. Besonders unbequem musste der Ausbruch eines Aufstands in den schwer zugänglichen inneren Landesteilen werden; in diesem Zusammenhang erinnerte man an die Tätigkeit von Sandels im Jahr 1808. Unter diesen Umständen musste deshalb die

²¹ Vgl. NIKOLAI KAMENSKIJ, *Sovremennoje položenie Finljandii s točki zrenija oborony gosudarstva*, St. Petersburg 1908; *Finljandskaja okraina v sostave Russkago gosudarstva*, St. Petersburg 1910, und A. RUMJANTSEV, *Finljandija vooružajetsja*, St. Petersburg 1907, passim. Eine grosse Zahl Zeitungsaufsätze, u.a. *Novoje Vremja* 1. 5. 1912, *Finljandskaja Gazeta* 24. 10. 1910, *Rossija* 7. 3. und 12. 3. 1909, 4. 7. 1913. Die Akten über militärische Angelegenheiten in der Russischen Sammlung des Kriegsarchivs und im Archiv der Generalgouverneurskanzlei, passim. — Den Schwierigkeiten der militärischen Stellung Russlands in Finnland schenkte man auch im gegnerischen Lager Beachtung. Vgl. L. SCHMIDT, *Kurze militärgeographische Beschreibung Russlands*, Berlin 1913, S. 64—66; RITTER v. URSYN-PRUSZYNSKI, *Finnland. Eine militärgeographische Studie*, Wien 1910, passim; Feldmarschall CONRAD, *Aus meiner Dienstzeit 1906—1918*, III, Wien 1922, S. 713.

Einstellung der Bevölkerung von ganz entscheidender Bedeutung sein. Auch wenn die finnischen Führer einen bewaffneten Zusammenstoss vermeiden wollten — was nach der Meinung der Russen durchaus nicht sicher war —, gab es keinerlei Gewähr dafür, dass sie bei Eintritt einer derartigen Lage imstande wären, die Gärung unter dem Volk in Schranken zu halten. Erst an der Schwelle des Weltkriegs, im Jahr 1913, gelang es Generalgouverneur Seyn und dem damaligen Kommandeur des 22. Armeekorps, Generalleutnant von der Brincken, durch Berufung gerade auf innenpolitische Gründe noch eine Scharfschützenbrigade zur Verstärkung des Armeekorps zu erhalten.²² Wie der bei Kriegsausbruch durchgeführte Aufmarsch beweist, genügte auch das nicht, um zu verhindern, dass Mittel- und Nordfinnland fast völlig ohne Besatzungstruppen blieben.²³

Die Sicherung der operativen Verbindungswege nach Finnland war für den Generalstab natürlich eine Frage von erstrangiger Wichtigkeit. Die Schwierigkeiten, die mit den Eisenbahnen — den unbedingt dominierenden Landverbindungswegen — zusammenhingen, wurden bereits erwähnt. Die Seeverbindungen nach Finnland wiederum wurden beeinträchtigt durch die klimatischen Verhältnisse sowie durch die Unzuverlässigkeit und den »Lokalpatriotismus« der Lotsen an der Nordküste des Finnischen Meerbusens. In den Händen dieser Männer befand sich der Schlüssel zu jenem irreführenden Labyrinth von Inseln, und man verdächtigte sie, dass sie bei Gelegenheit bereit seien, ihre Dienste allen anzubieten, die nur Feinde Russlands waren. Aufgrund dessen wurde im Jahr 1912 das finnische Lotsenwesen russifiziert. Dabei verdient die Tatsache Berücksichtigung, dass in jenen Jahren das mächtige Flottenbauprogramm Wilhelms II. im Gange war, das entscheidend dazu beitrug, England ins Lager des Zweibundes hinüberzuführen. Es konnte nicht ausbleiben, dass die zunehmende Drohung vonseiten der deutschen Flotte nun, wo der Kieler Kanal erweitert wurde, ihren Schatten auch auf den Ostseeraum warf und Gegenmassnahmen Russlands zum Schutze seiner Küsten hervorrief.²⁴

²² Russische Sammlung, Akte 11405, Kriegsarchiv. S. auch die in der vorigen Anmerkung angeführten Quellen.

²³ Die Gruppierung war folgende: Der Stab des Armeekorps und die neugebildete 4. Brigade kamen nach Uusikirkko (auf der Karelistischen Landenge), die 3. Brigade nach Koivisto, die 2. Brigade grösstenteils nach Viipuri (ein Scharfschützenregiment in die Küstenzone zwischen Kotka und der Bucht von Viipuri) und die 1. Brigade grösstenteils nach Helsinki und Viapori (ein Regiment nach Kirkkonummi und eins nach Lappohja). Vgl. U. V. RAUANHEIMO, Venäläiset joukot Suomessa maailmansodan 1914—18 aikana. Tiede ja Ase 8, S. 153—154.

²⁴ Über die Gesichtspunkte, die mit der Seeverteidigung des Finnischen Meerbusens zusammenhingen, schreibt der Generalstabshauptmann VOITSEHOVSKIJ in seiner

Zur Intensivierung der Nahverteidigung von Petersburg plante man im Generalstab die Loslösung einiger Teile der Karelischen Landenge — zeitweilig sogar des ganzen Regierungsbezirks Viipuri — von Finnland und die unmittelbare Angliederung dieser Gebiete ans Kaiserreich. Besonders stand das Schicksal der beiden Grenzgemeinden Usikirkko und Kivennapa im Vordergrund. Militärisch gehörten sie schon von Anfang an zum Befestigungsgebiet von Kronstadt. Hier lag auch die Festung Ino, die zusammen mit Kronstadt und mit den Batterien von Krasnaja Gorka an der Küste Ingermanlands die innerste Verteidigungszone Petersburgs gegen Gefahren vom Finnischen Meerbusen her bildete. Beim Ausbruch des Weltkriegs war man jedoch hinsichtlich der Loslösung der ebengenannten Landgemeinden noch nicht über Pläne hinausgekommen.

In den Petersburger Militärkreisen war man der Ansicht, dass die in Finnland getriebene Politik der Angleichung ans Reich auch den Interessen des Heerwesens diene. Besonderes Misstrauen empfand man gegen die schwedische Partei Finnlands, die nach russischer Auffassung von Stockholm aus geleitet wurde. Man glaubte, dass die »finnländischen Separatisten« trotz aller ihrer Versicherungen doch im Innersten danach strebten, sich von Russland zu lösen und wieder mit Schweden zu vereinigen. Andererseits konnte Schweden, solange es derartige Strömungen in Finnland gab, die Versuchung empfinden, Finnland zurückzuerobern. Erst wenn Verwaltung, Sprache und Denkweise Russlands auch in Finnland vollständig herrschend geworden wären, werde auch Schweden gezwungen sein, seine Revancheträume endgültig zu begraben, und die Nordwestgrenze des Kaiserreichs werde fortan gesichert sein.²⁶

Alles in allem lässt sich feststellen, dass die Einfügung Finnlands ins Verteidigungssystem des Russischen Reiches durch eine einzige grosse Frage entschieden wurde — die Sicherheit Petersburgs. Finnland sollte auf dem nördlichen Flügel die Hauptstadt schützen. Vor dem Russisch-Japanischen Krieg, als das Kaiserreich sich noch stark fühlte, war diese Frage allerdings noch nicht so brennend. Man empfand zwar Misstrauen gegen das Grenzland, das von einer fremdstämmigen Bevölkerung besiedelt war und sich abzusondern suchte, und war der Ansicht, dass seine »Annäherung« ans Kaiserreich die Sicherheit Petersburgs im Norden erhöhte. Dies war ein Grund der in Finnland angewandten Russifizierungspolitik. Es ist sicher, dass die zaristischen Machthaber in Russland damals noch gar nicht begriffen, zu wie ernststen Fol-

Untersuchung »Desantnija sredstva Germanii na Baltijskom more na slučaj proizvodstva desanta v Finljandii ili na Baltijskom poberežje. Sbornik sočinenij ofitserov Nikolajevsk. Akademii Gen. Štaba kn. 13, St. Petersburg 1912, S. 99—121.

²⁶ General KUROPATKIN, Memoiren, Berlin 1909, S. 21—22, 47—50.

gen ihre kurzsichtige, die wirkliche Denkweise des finnischen Volkes völlig falsch beurteilende Politik führen konnte. Die militärische Katastrophe des Russisch-Japanischen Krieges bedeutete aber einen entscheidenden Wendepunkt. Die Ostseeflotte war ausgeschaltet. Petersburg wurde zwar auf der Seeseite von Kronstadt geschützt, aber auf dem nördlichen Flügel lag die Hauptstadt vollkommen offen. Nun wandte man seinen Blick nach Finnland. Ein warnendes Beispiel aus jüngster Zeit war für den Generalstab der Fall von Port Arthur, wo die zum Meer hin stark befestigte Stadt durch eine zu Lande ausgeführte Umfassungsbewegung erobert worden war. Petersburg war der Aufenthaltsort der obersten Verwaltungsorgane des Reiches und die Residenz des Zaren. Hier waren die militärische Führung des Landes und die wichtigsten kriegswirtschaftlichen Betriebe konzentriert. Petersburg war das materielle und geistige Zentrum des Kaiserreichs und dessen »Fenster nach Europa«. Schon allein als Prestigeverlust wäre die Eroberung der Hauptstadt von ungeheurer Bedeutung gewesen. Deshalb mussten hier alle verfügbaren Streitkräfte konzentriert werden. Vom Standpunkt Frankreichs war das Belassen starker Truppenteile in der Umgebung Petersburgs und in Finnland nicht angenehm, weil das natürlich eine entsprechende Verminderung der Schlagkraft Russlands an der Hauptfront bedeutete. Die scharfen Bemerkungen, die General Joffre im Jahr 1912 darüber machte, wurden vom Kriegsminister Suchomlinov zurückgewiesen, der hervorhob, dass die Sicherheit Petersburgs eine Frage sei, in der Russland keinesfalls nachgeben könne.²⁶

Die Herrschaft Russlands in Finnland konnte durch drei Faktoren bedroht werden: 1) Eine Landung der Deutschen; 2) Der Eintritt Schwedens in den Krieg auf der Seite der Mittelmächte; 3) Ein Aufstand in Finnland. Im Hinblick auf einen Angriff von aussen und einen möglicherweise im Zusammenhang damit ausbrechenden Aufstand rechnete man schon im voraus damit, dass Mittel- und Nordfinnland sowie die Küste des Bottnischen Meerbusens dem Feind in die Hände fallen könnten. Für die Sicherheit Petersburgs war von erstrangiger Wichtigkeit nur der Grundsatz, dass der nahe dem Finnischen Meerbusen gelegene Teil Finnlands fest im Besitz russischer Truppen blieb.

²⁶ Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis II, S. 183—184, Berlin 1924; SUCHOMLINOV, a.a.O. S. 242—243, 262.

DIE VERKEHRSPOLITIK

I

Das Kaiserreich Russland war seinem geographischen Wesen nach ein typischer Festlandstaat. Mit Ausnahme des Ostseegebiets hatte es im Westen lediglich Landgrenzen. Deshalb musste bei der Ausarbeitung von Konzentrations- und Transportplänen für die Truppen fast ausschliesslich den Landverkehrsverbindungen und ihrer Verbesserung Beachtung geschenkt werden. Die einzigen in dem Raum zwischen Ostsee und Schwarzem Meer in Frage kommenden Wasserwege — die grossen Flüsse Westrusslands — eigneten sich ihrer Richtung wegen fast gar nicht für militärische Zwecke. Da andererseits die zur Verfügung stehenden Geldmittel beschränkt waren, hielt es der Generalstab nicht für angebracht, sie durch Verwendung für die Verbesserung der als zweitrangig angesehenen Wasserverbindungen zu zersplittern. In diese Richtung gehende Anträge hatten seinerzeit örtliche Militärbehörden gestellt, u.a. der Stabschef des Militärbezirks Kiev, dessen Meinung nach die Verbesserung der Schiffbarkeit des Oberlaufs des Dnjepr von Bedeutung für die Verteidigung des Gebiets war. Auch in den Fällen, wo die Anträge Möglichkeiten zur Verwirklichung gehabt hätten, wurden sie vom Generalstab unberücksichtigt gelassen, oder man beschränkte sich darauf, dem Verkehrsministerium Wünsche inbezug auf Instandsetzung solcher westrussischer Flusswege vorzulegen, die Bedeutung für die Kriegführung haben konnten. Die realen Erfolge dieser Wunschäusserungen waren jedoch fast gleich null.¹

Etwas mehr Beachtung schenkte man der Weiterentwicklung des Landstrassennetzes, obgleich auch dieses nicht annähernd soviel Interesse fand wie die Eisenbahnen. Für den Fall, dass die Eisenbahnverbindungen zu den Hauptlinien aus dem einen oder anderen Grunde unterbrochen wurden, musste es ein Landstrassennetz von genügender Dichte und Transportkapazität geben, um wenigstens zum Teil die Situation retten zu können. Wirtschaftliche Dinge spielten auch bei dieser Frage eine massgebende Rolle. Der grösste Teil der Militärlandstrassen Westrusslands stammte aus dem 19. Jahrhundert. Nach dem Russisch-Japanischen Kriege wurde ihr Bau wegen Finanzierungsschwierigkeiten fast völlig eingestellt. Die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes verschlang den grössten Teil der verfügbaren Geldmittel, und für die Landstrassen blieben nur spärliche Reste übrig. Zu beachten ist auch, dass der Autoverkehr im Dienste der Armee sich damals erst im Stadium des Experimentie-

¹ K. UŠAKOV, Podgotovka vojennyh soobščenij Rossii k mirovoi voine, Moskau-Leningrad 1928, S. 121—131.

rens befand, was eine Erklärung für das geringe Interesse ist, das der Weiterentwicklung des strategischen Landstrassennetzes zuteil wurde. Am Anfang des Weltkriegs belief sich der Personen- und Lastautopark, über den die russische Armee verfügte, insgesamt nur auf einige Hunderte. Die militärische Bedeutung dieser Autos war somit unvermeidlich gering.²

II

Eisenbahnpolitisch befand sich Russland im Vergleich zu seinen westlichen Nachbarn in recht ungünstiger Lage. Das Land war sehr ausgedehnt, und die Entfernungen waren nach europäischem Masstab gewaltig. Das Wirtschaftsleben des Kaiserreichs war verhältnismässig schwach entwickelt und der Geldmangel in der Staatskasse eine ständige Erscheinung. Diese Dinge spielten während der ganzen hier zu behandelnden Zeit in der Eisenbahnpolitik eine zentrale Rolle.

Die Geschichte des russischen Eisenbahnwesens begann im Jahr 1835; damals wurde die 27 km lange Strecke zwischen Petersburg und Zarskoje Selo dem Verkehr übergeben. Die Entwicklung ging jedoch während der ganzen Regierungszeit Nikolais I. äusserst langsam vorwärts. In den zwei Jahrzehnten zwischen 1835 und dem Krimkrieg wurden insgesamt nur 1044 km an neuen Eisenbahnen fertiggestellt. Unbedingt die wichtigste dieser Linien war die im Jahr 1851 fertiggewordene sog. Nikolai-Eisenbahn zwischen Petersburg und Moskau. Beinahe alle neuen Strecken wurden mit Staatsmitteln gebaut.

Nach den bitteren Erfahrungen des Krimkrieges erkannte man in Russland die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung. Doch musste die Bahnbautätigkeit wegen des Kapitalmangels, unter dem der Staat infolge des verlorenen Krieges litt, fast ganz Privatleuten überlassen werden, in deren Besitz auch der grösste Teil der früher erbauten staatlichen Bahnstrecken gelangte. Die Privatunternehmer berücksichtigten natürlich in erster Linie wirtschaftliche und Handelsgesichtspunkte, indem sie die Strecken hauptsächlich an die Küsten der Ostsee und des Schwarzen Meeres führten, was den Zwecken der Armee im Hinblick auf die Verteidigung der Westgrenze recht wenig entsprach. Dennoch ist festzustellen, dass u.a. die Hauptstrecke Petersburg — Warschau in jener Periode des Privatunternehmertums gebaut wurde, in der das russische

² Ibidem, S. 132—144, 173—176; ЗАЙОНЧКОВСКИЈ, a.a.O. S. 139—140. S. auch Kartenbeilage I.

Eisenbahnnetz sich in schnellem Tempo erweiterte. Beim Tode Alexanders II. gehörten 21.543 km der russischen Eisenbahnen Privatgesellschaften, während der Staat eine einzige 62 km lange Strecke besass.¹

Damals stand man aber schon an einer Wende. Der Türkenkrieg von 1877/78 hatte erwiesen, dass die russischen Eisenbahnen im höchsten Grade unwirksam waren. Sie befanden sich im Besitz von ganzen 47 verschiedenen Gesellschaften, deren Zusammenarbeit stark hinkte. Wenn Russland während des Krimkrieges unter einem Mangel an Eisenbahnen gelitten hatte, wirkte sich nun deren misslungene Organisation aus. Man kam zu der Ansicht, dass das einzige erfolgversprechende Verfahren darin bestand, die Eisenbahnen wieder in Staatseigentum überzuführen. Die Möglichkeiten hierzu bot die ständige Besserung der wirtschaftlichen Lage des Staates, und unter Alexander III. begann man denn auch zielbewusst private Strecken für den Staat anzukaufen. Desgleichen suchte man bei Neubauten folgerichtig solchen Linien den Vorzug zu geben, die vom Staat gebaut wurden. Alexander III. war sich persönlich über die Notwendigkeit der Neuerung klar und gab dem Verkehrsminister Witte (dem späteren Finanzminister), der sie durchführte, ständig seine Unterstützung. Die Reform entsprach auch dem Charakter des Zaren, der keine »Eisenbahnkönige« neben sich dulden wollte, wie sie für die vorhergehenden Jahrzehnte charakteristisch gewesen waren.² Ferner war es die Aufgabe des Staates, die gewaltigen strategischen Bahnlinien bauen zu lassen, für die die Kräfte privater Unternehmer nicht ausreichten oder an denen diese aus wirtschaftlichen Gründen nicht interessiert waren. Zu dieser Gruppe gehörten die Sibirische Bahn sowie die an die Westgrenze führenden strategischen Linien. Eine grosse und namentlich für Russland typische Schwierigkeit bestand darin, dass die kommerziellen und die militärischen Gesichtspunkte in bezug auf die Richtung der Eisenbahnen nur selten zusammenfielen, so dass man zahlreiche strategische Bahnlinien bauen musste, die fast gar keine wirtschaftliche Bedeutung hatten. Es konnte nicht ausbleiben, dass dies bei den Wirtschaftlern Ärger erregte. Witte klagt in seinen Erinnerungen, die er mehr als ein Jahrzehnt später verfasst hat, darüber, dass die Armee sich dauernd in die Eisenbahnbauten einmischte, und zwar aufgrund strategischer Gesichtspunkte, »die in vielen Fällen auf Irrtümern und Phantasien beruhten«.³ Dem Eisenbahnnetz hätte grössere Freiheit gewährt werden müssen, sich nach rein wirtschaftlichen Gesetzen zu entwickeln. Im Generalstab dachte man

¹ Über die Anfangsphasen des russischen Eisenbahnwesens s. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens Bd. 8, Berlin-Wien 1917, S. 256—261.

² SERGEI JULJEVIČ WITTE, Vospominanija III, Berlin 1923, S. 351—352.

³ WITTE, a.a.O. I, S. 450—451.

natürlich anders.⁴ Um die Mobilmachung schneller durchführen zu können, musste vor allem ein strahlenförmig aus dem Zentrum des Landes ausgehendes Bahnnetz an die westliche Grenze gebaut werden und ausserdem der Ostteil des europäischen Russland wie auch Sibirien durch Eisenbahnen mit den übrigen Reichsteilen verbunden werden. Da jedoch die Mobilmachung des Feindes in jedem Fall um einiges schneller vor sich gehen konnte, musste man sich davor hüten, die Bahnen so nahe an die Grenze zu führen, dass der Feind sie für eine Offensive hätte ausnutzen können. Aus diesem Grunde betrachtete man es nicht als empfehlenswert, die Eisenbahnen westlich von Weichsel und Niemen weiterzuentwickeln, und dort war ausserdem die westeuropäische Spurweite in Gebrauch.⁵

III

Das wichtigste Ziel der strategischen Eisenbahnbauten Russlands war die Beschleunigung und Intensivierung der Mobilmachung. Dies interessierte im höchsten Grade auch Frankreich, das durch den Militärvertrag von 1892 zum Bundesgenossen des Kaiserreichs geworden war. Russland musste sich bemühen, zur Erleichterung der Lage Frankreichs eine möglichst grosse Menge von deutschen Truppen an der Ostfront zu binden. In den oft wiederholten Beratungen zwischen den Generalstabschefs beider Länder, die man seit 1906 einmal jährlich veranstaltete, wurden Pläne ausgearbeitet. Danach sollte Russland imstande sein, am 18. Mobilmachungstag mit seinem Angriff zu beginnen. Da Russland sein Eisenbahnnetz nicht mit eigenen Kräften in den hierfür erforderlichen Zustand zu versetzen vermochte, war Frankreich bereit, die Bahnbauarbeiten geldlich zu unterstützen. Zum erstenmal versprachen die Franzosen schon im Jahr 1901 ihre Hilfe, als die Russen erklärten, dass ein schneller Aufmarsch infolge des Mangels an Eisenbahnen unmöglich war und der Bau von solchen in Russland auf grösste Finanzierungsschwierigkeiten stiess.¹ Erst der Russisch-Japanische Krieg mit seinen Folgen leitete eine entscheidende Wendung ein, die sichtbar wurde, als Russlands Schwäche sich bei der sog. Bosnischen Krise im Jahr 1908 äusserst klar offenbarte. Seitdem begannen die französischen Forderungen, die in den Besprechungen zwischen den Gene-

⁴ Kriegsminister KUROPATKIN stellt in seinen Erinnerungen fest, dass Witte die Bewilligung von Geldmitteln für den Bau strategischer Bahnen, die für das Reich lebenswichtig waren, dauernd bekämpft hat. Memoiren, S. 114—143.

⁵ ЗАІОНЧКОВСІЈ, a.a.O. S. 55—58.

¹ DDF Serie 2:1, S. 135—136; 145; s. auch GP 18:2, S. 815—817, und UŠAKOV, a.a.O. S. 27—28.

ralstabschefs erhoben wurden, ständig zu wachsen. Demnach sollten die Verbündeten ihre Zusammenarbeit beträchtlich intensivieren.² In einer Mitteilung des französischen Kriegsministeriums vom Jahr 1908 wurde besonders auf die geringe Zahl und die Mangelhaftigkeit der strategischen Eisenbahnen des Zarenreichs aufmerksam gemacht.³ Noch in demselben Jahr richtete denn auch der französische Generalstabschef, General Brun, die ernste Forderung an die Russen, dass sie ihr strategisches Bahnnetz merklich erweitern und dafür so viel Mittel wie irgend möglich verwenden sollten.⁴

Ausser den Bahnen wandten die Franzosen auch dem rollenden Material ihre Aufmerksamkeit zu. Schon vor der Zeit Suchomlinovs hatten sie begonnen, den elenden Zustand der Transportverhältnisse Russlands zu beanstanden.⁵ In der Beratung des Jahres 1913 sagte der Chef des französischen Generalstabs den Russen unumwunden, die Erneuerung und Ergänzung des rollenden Materials sei ebenso wichtig wie der Bau von Bahnen. Besonders die Zahl der schweren Lokomotiven musste seiner Ansicht nach vermehrt werden.⁶ Trotz ihrer festen Fundierung in der Wirklichkeit mussten diese Äusserungen der Franzosen unvermeidlich die Russen einigermaßen reizen. Dennoch wurden die von den Franzosen verlangten Neuerungen in Angriff genommen.⁷

Bei den im Jahr 1912 begonnenen Verhandlungen über eine Eisenbahnleihe präzisierten die Franzosen ihre Forderungen betreffend neue Bahnen folgendermassen: Zweigleisig werden sollten die Linien Petersburg — Taps (Tapa) — Walk (Valga) — Riga — Muravjevo — Košedary und Brjansk — Homel — Ludinets — Brest-Litovsk, viergleisig die Strecke Sedlets — Warschau. Ausserdem sollte die russische Spurweite auf die Bahnlinien übertragen werden, die von Warschau nach Krakau und nach Thorn führten — also an die deutsche und an die österreichische Grenze.⁸ Diese Forderungen brachte General Joffre in den Besprechungen der Generalstabschefs im Jahr 1912 vor.⁹ Als der fran-

² Vgl. BENNO v. SIEBERT, *Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Entente-politik*, Berlin 1921, S. 113; RISTO ROPPONEN, *Venäjään voima . . .*, S. 235.

³ DDF Serie 2:11, S. 708—709.

⁴ *Ibidem* S. 789.

⁵ Rapport des Petersburger Militärattachés, DDF Serie 2:10, S. 491.

⁶ Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis III, S. 275.

⁷ *Ibidem* S. 391, 402—415; ROPPONEN, a.a.O. S. 209; ALEKSEI IGNATIEV, *Från tsarens hov till röda armén I-III Stockholm 1945* S. 481.

⁸ UŠAKOV, a.a.O. S. 29. Über die Verhandlungen betreffend die Eisenbahnleihe berichtet näher der damalige Ministerpräsident und Finanzminister Russlands V. N. KOKOVTOV in seinem Erinnerungswerk *Iz moego prošlago II*, Paris 1933, S. 202—207, Kartenbeilage I.

⁹ Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis II, S. 183—184; SUCHOMLINOV a. a. O. S. 262.

zösischer Präsident Poincaré im August desselben Jahres einen Staatsbesuch in Petersburg machte, betonte er in seinen Unterredungen mit dem Zaren und dem Aussenminister Sazonov, in denen die Frage des Baus strategischer Bahnen die ganze Zeit im Vordergrund stand, die von Joffre dargelegten Gesichtspunkte.¹⁰ Nachdem Frankreich die Anleihe bewilligt hatte, gingen die Russen eilig an die Durchführung des Eisenbahnprogramms. Schon im August 1913 konnte der Generalstabschef General Žilinskij die Mitteilung an Joffre ergehen lassen, dass dessen Forderungen mit Ausnahme des ersten und des dritten Punktes erfüllt worden waren. Dass die Bahnlinie Petersburg — Riga — Košedary zweigleisig gemacht würde, hielt Žilinskij wegen der Nähe der deutschen Grenze für unzweckmässig. Zum dritten Punkt schlug er vor, dass die gewünschte Strecke durch eine zweigleisige Linie Rjazan — Tula — Warschau ersetzt würde, und Joffre ging darauf ein. Die Franzosen begnügten sich jedoch nicht damit, den Bau von Eisenbahnen in der westlichen Grenzzone zu erörtern, sondern zeigten auch Interesse für die Turkestanische und die Sibirische Bahn.¹¹ Dagegen ist laut den veröffentlichten amtlichen Protokollen und den Memoiren der beteiligten Personen vom finnischen Bahnnetz und seiner Weiterentwicklung in den Beratungen der Generalstabschefs nicht die Rede gewesen. Die Franzosen interessierte das nicht, und die Gründe dafür sind recht leicht verständlich. Sie schenkten in erster Linie der Beschleunigung und Intensivierung der Mobilmachung Russlands im Hinblick auf einen Entscheidungsangriff gegen Deutschland Beachtung. Von diesem Standpunkt war — wie wir früher gesehen haben — die Sorge der Russen für die Sicherheit Petersburgs und ihre auf Finnland gerichtete Aufmerksamkeit den Franzosen nur unangenehm. So ist auch die Initiative des französischen Gesandten in Stockholm, Thiebaut, zu verstehen, der die Ausdehnung der Russlandreise Präsident Poincarés im Jahr 1914 auf Schweden anregte. Das Staatsoberhaupt Frankreichs könne durch seinen persönlichen Einfluss zur Verminderung der Spannung zwischen Russland und Schweden beitragen, was wiederum eine Verminderung des russischen Interesses für Finnland zur Folge haben werde.¹² Der Besuch in Schweden fand denn auch statt, als Poincaré von seiner Petersburgreise einige Tage vor Ausbruch des Weltkriegs zurückkehrte.

¹⁰ Un Livre Noir. Diplomatic D'Avant Guerre D'Après Les Documents Des Archives Russes. Préface par RENÉ MARCHAND, II Paris 1924, S. 338; Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis II, S. 220.

¹¹ UŠAKOV, a.a.O. S. 27—29.

¹² DDF Serie 3:9, S. 63—64; ibidem 10, S. 351.

IV

Die oberste Leitung der Arbeiten, die das russische Verkehrswesen in einen den Erfordernissen des Krieges entsprechenden Zustand versetzen sollten, war bei der Militärtransportverwaltung des Oberkommandos (seit 1906 des Generalstabs) konzentriert (Upravlenije vojennyh soobšenij Glavnogo upravlenija generaljnogo štaba), und der Leiter dieser Behörde war unmittelbar dem Generalstabschef unterstellt. Die Militärtransportverwaltung war schon während des Türkenkrieges gegründet worden und hatte danach wechselnde Formen gehabt, bis schliesslich im Jahr 1906 sie und ihre Aufgaben endgültig festgelegt wurden. Nach der damals erlassenen Dienstanweisung hatte diese im Rahmen des Gesamtreiches arbeitende Behörde die volle Verantwortung für die Kriegsbereitschaft des russischen Verkehrswesens. Dafür hatte sie zusammen mit dem Verkehrsministerium Transportpläne und Fahrpläne sowohl für die Mobilmachung als auch für die Konzentration der Truppen aufzustellen. Ausserdem mussten diese Pläne mit den Zeitplänen für die Mobilmachung der betreffenden Truppenteile in Übereinstimmung gebracht werden. Die Fragen, die mit der Verpflegung der Truppen, der Evakuierung von Kranken und Verwundeten sowie dem Transport von Gefangenen zusammenhingen, waren ebenfalls zu überlegen. Ferner mussten Listen von den im Dienste der Eisenbahnen stehenden Reservisten aufgestellt und die Organisation der Planstellen im Verkehrsdienst für die Kriegsverhältnisse geplant werden, usw. Besonders ist eine Aufgabe der Militärtransportverwaltung hervorzuheben, die im Verlauf der späteren Darstellung eine recht wichtige Rolle spielen wird. Sie hatte Gutachten über den Bau neuer Eisenbahnen und Heerstrassen abzugeben. Auf diese Weise hatte man sich — zum Ärger der Wirtschaftler — dessen vergewissert, dass die russische Eisenbahnpolitik auch weiterhin vom Generalstab überwacht wurde. Der Leiter und die wichtigsten Beamten der Militärtransportverwaltung waren Generalstabsoffiziere, und der grösste Teil von ihnen waren frühere Militärtransportchefs (s. weiter unten). Die Militärtransportverwaltung arbeitete eng mit dem Verkehrsministerium zusammen.

Als örtliche, der Militärtransportverwaltung unterstellte Beamte fungierten die Militärtransportchefs (Zavedujuščije peredviženijem voisk). Ihre Planstellen waren im Jahr 1890 gegründet worden, und das ganze Gebiet des Kaiserreichs war für sie in 20 Bezirke eingeteilt, von denen Finnland einen bildete.¹

¹ Die Bezirkseinteilung war folgende: 1) Bezirk Petersburg-Moskau, 2) B. Petersburg-Riga, 3) B. Finnland, 4) B. Weichsel, 5) B. Warschau, 6) B. Moskau-Archangelsk, 7) B. Vjasma-Ural, 8) B. Moskau-Smolensk, 9) B. Minsk, 10) B. Kiev, 11) B. Charkov, 12) B. Rostov, 13) B. Odessa, 14) B. Kasan, 15) B. Kaukasien, 16) B. Omsk, 17) B.

Jeder Militärtransportchef war zuständig für 2—3 Hauptstrecken und einige Nebenlinien, und die Gesamtlänge dieser Bahnen schwankte zwischen 1500 und 3000 oder mehr Kilometern, je nach der Wichtigkeit der betreffenden Bahnlinien. Beim Bau einer neuen Hauptbahn beteiligte sich an der Planung und an der Überwachung der Bauarbeiten stets ein Vertreter der Armee, gewöhnlich der zuständige Militärtransportchef. Auf diese Weise lernte er am besten seinen Bezirk kennen, und man hatte die Garantie, dass die Strecke wirklich so gebaut wurde, wie die Militärbehörden sie haben wollten. Für den Bau von Linien, die man als strategisch bedeutungslos ansah, und von kleineren Zweigbahnen wurde jedoch gewöhnlich kein Vertreter der Armee bestimmt, so dass bei diesen Strecken schlechtere Ergebnisse erzielt wurden. Der Dienstort des Militärtransportchefs richtete sich nach der Eisenbahnverwaltung des Gebiets, dessen Mobilmachungsvorbereitungen er leitete. Die Militärtransportchefs wurden aus der Zahl der Generalstabsoffiziere ernannt. Die Aufgaben des Militärtransportchefs waren folgende: 1) die Vorbereitung der Eisenbahnen seines Bezirks für die Mobilmachung und 2) die Organisierung der Transporte von Truppen und Tross während der Friedenszeit. Im Hinblick auf die Mobilmachung hatte er darüber zu wachen, dass die Bahnen des Bezirks sich in einem Zustand befanden, der den Weisungen und Vorschriften der Militärtransportverwaltung entsprach. Er musste verschiedene Listen führen: über das jeweils im Dienste der Eisenbahnen stehende Personal, das rollende Material, die Wagen- und Lokomotivschuppen, die Brennstofflager und ihre Ergänzung, usw. Ferner hatte er im Auftrag des Militärbezirks (dieser Auftrag wurde von der Militärtransportverwaltung vermittelt) Pläne für die Mobilmachungstransporte auszuarbeiten, den Schutz der Eisenbahnen während der Mobilmachung und der Truppentransporte zu planen, usw. Als dem Militärtransportchef unterstellte Beamte arbeiteten die an den wichtigsten Bahnhöfen und Knotenpunkten eingesetzten Bahnhofskommandanten. In Finnland gab es nur zwei Bahnhofskommandanten — in Helsinki und in Viipuri.

Hinsichtlich der Militärverwaltung war das ganze Kaiserreich in 10 Militärbezirke eingeteilt, von denen jeder bei der Mobilmachung eine Armee aufzustellen hatte. Der Stab jedes Militärbezirks hatte seine eigene Verkehrsabteilung (*Upravlenije okružnyh načalnikov vojennyh soobščenij*). Die Aufgabe dieser Abteilungen war es, sich auf jede Weise mit dem Eisenbahnnetz des für die Armee vorgesehenen Operationsgebiets und mit der Tätigkeit dieses Netzes bei der Mobilmachung vertraut zu machen, Nachrichtenverbindungen

Irkutsk, 18) B. Turkestan, 19) B. Amur, 20) östlicher China-Bezirk. Die vorliegende Darstellung der Eisenbahnverwaltung und -organisation fusst auf UŠAKOV, a.a. O. S. 20—26.

herzustellen, die Evakuierung von Kranken, Verwundeten und Vermögen zu organisieren, usw. Alles sollte in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Militärtransportchef geschehen. In diesem Zusammenhang trat allerdings ein bemerkenswerter Übelstand auf. Wie oben gesagt, waren die Militärtransportchefs ausschliesslich der Militärtransportverwaltung und dadurch dem Generalstab unterstellt, nicht aber den Militärbezirken, von denen sie somit Befehle zu empfangen nicht verpflichtet waren. So mussten die Angelegenheiten die über beiden stehende gemeinsame Instanz — den Generalstab — durchlaufen, was natürlich für schnelle und praktische Lösungen nicht günstig war.

Es muss noch erwähnt werden, dass das ganze Eisenbahnnetz Russlands schon im voraus in sog. Operationsgebietsbahnen und rückwärtige Bahnen eingeteilt war, von denen die erstgenannten bei Kriegsausbruch sofort dem Stab des Oberbefehlshabers unterstellt werden sollten, wogegen die letztgenannten auf normale Weise im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums bleiben sollten. Zu der ersten Kategorie gehörten u.a. alle zur Westgrenze führenden Hauptstrecken. Auch das ganze Bahnnetz Finnlands wurde zu dieser Gruppe gerechnet.

V

Im Generalstab schenkte man neben dem Bau neuer Strecken auch der Instandsetzung der vorhandenen Eisenbahnlinien Beachtung, um sie in den für die Mobilmachung erforderlichen Zustand zu bringen. Der beim Ausbruch des Weltkriegs geltende Mobilmachungsplan Nr. 19 enthielt Bestimmungen über die Aufgaben der eigentlichen Bahnbehörden im Hinblick auf die Mobilmachung. Diese Vorschriften beruhten auf den allgemeinen Anweisungen, die der Verkehrsminister schon im Jahr 1895 erlassen hatte:¹ Die Transportkapazität der Eisenbahnen sollte gesteigert werden. Dafür musste man den Zustand der neuen Linien, die dem Verkehr übergeben wurden, und besonders der Knotenpunkte genau überwachen, die Telegrafverbindungen verbessern, den Einsatz der Beamten planen, die zu den Strecken kommandiert werden sollten, desgleichen die für den Truppentransport erforderlichen provisorischen Bauten, wie etwa Ausladebrücken, Verpflegungsplätze usw. Die Möglichkeiten zum Durchgangsverkehr sollten verbessert werden. Dafür musste man Berechnungen über die Abtretung von Lokomotiven und Wagen an andere Bahnstrecken und über den Empfang solchen rollenden Materials von anderen Bahnstrecken gemäss der Transportkapazität der eigenen Linien aufstellen, und über

¹ UŠAKOV, a.a.O. S. 90—91.

diese Kapazität musste man sich deshalb bis in die Einzelheiten klar sein. Ebenso mussten genaue Angaben über die Transportkapazität der Nachbarstrecken vorliegen. Für das Aufhören des Handelsverkehrs bei der Mobilmachung waren im voraus Pläne auszuarbeiten. Auf den meisten Strecken sorgte für diese Dinge die Mobilmachungsabteilung der betreffenden Eisenbahnverwaltung (in Finnland die Militärtransportabteilung der Eisenbahnverwaltung) zusammen mit dem Militärtransportchef.

Das rollende Material, seine Menge und seine Qualität spielten natürlich eine zentrale Rolle in den Mobilmachungsvorbereitungen. Ohne in diesem Zusammenhang näher auf genaue statistische Angaben einzugehen, sei nur festgestellt, dass die Menge des rollenden Materials in Russland während des letzten Jahrzehnts vor dem Weltkrieg um etwa 60 % gewachsen war, was man als einen recht beträchtlichen Erfolg ansehen muss. Doch betrug die Geschwindigkeit der als normal betrachteten Militärzüge von 40 Wagen lediglich 16—17 km in der Stunde, was dem Generalstab Kopfzerbrechen bereitete. Die Einführung eines neuen, schweren Lokomotiventyps im Jahr 1910, die auf Verlangen der Franzosen geschah, besserte zwar die Lage erheblich, aber man konnte diese Lokomotiven wegen ihres schweren Gewichts nur auf den allerwichtigsten Hauptstrecken benutzen. Anderswo waren die Folge dieser Neuerung ausgedehnte Arbeiten zur Verstärkung von Gleisen und Brücken, und diese Arbeiten waren bei Kriegsbeginn noch grösstenteils unvollendet. Viel Geldmittel beanspruchten auch die bei Güterwagen vorzunehmenden baulichen Änderungen für den Transport von Truppen und Pferden. Teilweise wurden diese zusätzlichen Arbeiten (seit 1894) schon beim Bau der Wagen durchgeführt, indem man diese mit entfernbareren Teilen versah, die in Friedenszeiten gelagert werden konnten.²

Dem Personal hatte man bereits 1890 Sondervorschriften für den Fall der Mobilmachung zukommen lassen. Danach hatte kein Angestellter der staatlichen oder privaten Bahnen bei der Mobilmachung das Recht, seinen Posten aufzugeben, und sie waren, wenn das Verkehrsministerium es verlangte, verpflichtet, ihre Aufgaben auch auf anderen als ihren eigenen Bahnstrecken auszuführen. Zur Entlassung von Eisenbahnpersonal war im Mobilmachungsfall die Genehmigung des Militärtransportchefs erforderlich. Ferner waren die rückwärtigen Bahnen verpflichtet, den Operationsgebietsbahnen Personal abzugeben, wenn das Bedürfnis danach bestand. Der grösste Teil der im Dienste der Eisenbahnen stehenden Reservisten war natürlich von der allgemeinen Mobilmachung befreit.³

² UŠAKOV, a.a.O. S. 89—90.

³ Ibidem S. 85—86.

Der obenerwähnte Mobilmachungsplan Nr. 19 enthielt die genauen Anforderungen, die an jede Bahnstrecke bei der Mobilmachung zu stellen waren. Dieser Plan ist niemals als Ganzes veröffentlicht worden. UŠAKOV hat jedoch in seinen Untersuchungen so viel in dem Plan enthaltene, die Eisenbahnen betreffendes Material gebracht, dass man darauf gestützt ausser den obengenannten noch folgende an die Bahnen gestellte Anforderungen allgemeinen Charakters skizzieren kann: An den Strecken mussten zusätzliche Wasserentnahmeplätze liegen, die im Frieden geschlossen waren, aber zu beliebiger Zeit in Gebrauch genommen werden konnten. Besonderes Gewicht wurde auf die Anlage von Bedienstungen an den Haltestellen gelegt. Typisch für die Verhältnisse in Russland war es, dass man vor allem der Sicherung der Versorgung mit heissem Wasser (kipjatok) Beachtung schenkte. Ein wichtiges Problem bildete auch die Lagerung von Brennstoffen, der man besonders nach der Brennstoffkrise, die bei den Unruhen des Jahres 1906 entstanden war, Aufmerksamkeit zuwandte. Damals war der Brennstoffmangel auf einigen Teilstrecken so gross gewesen, dass die Leistungsfähigkeit dieser Strecken bei einer eventuellen Mobilmachung ernstlich bedroht gewesen war. Bis zum Jahr 1913 waren die Brennstoffvorräte jedoch schon so stark angewachsen, dass es dem Verkehrsministerium Schwierigkeiten zu machen begann, sie zu unterhalten. Leichter war in dieser Hinsicht die Lage beim Brennholz, das hauptsächlich offen aufbewahrt wurde, schwieriger dagegen bei Naphtha und Steinkohle.⁴

Für Bau und Instandsetzung von Eisenbahnen im Kriege sowie für die Sicherung des Kriegsverkehrs hatte die russische Armee insgesamt 11 Eisenbahnbataillone. Von diesen konnte die vom Petersburger Militärbezirk gebildete VI. Armee kein einziges bekommen, ungeachtet dessen, dass Grossfürst Nikolai Nikolajewič im Jahr 1913 ausdrücklich darum bat und diese Bitte u.a. mit dem Hinweis auf die Unzuverlässigkeit des finnischen Bahnpersonals begründete.⁵

Die politische Kontrolle in den Zügen und Bahnhofsgeländen wurde von der Eisenbahngendarmerie durchgeführt. Der Charakter und die Aufgaben dieser dem Ministerium des Inneren unterstehenden Behörde wichen jedoch schon dermassen von der eigentlichen Eisenbahnpolitik ab, dass kein Anlass besteht, in diesem Zusammenhang näher darauf einzugehen.

⁴ UŠAKOV, a.a.O. S. 86—89.

⁵ Ibidem S. 160.

VI

Das Gelingen der Mobilmachung Russlands hing entscheidend von den Eisenbahnen ab. Dessen war sich der Generalstab wohl bewusst, und so machte man unermüdliche Anstrengungen, um die Lage hinsichtlich der Bahnen zu bessern. Trotz allem war Russland beim Ausbruch des Weltkriegs immer noch in seiner Entwicklung merklich im Rückstand, was deutlich aus der unten abgedruckten Tabelle von ЗАІОНČКOVSKІЈ ersichtlich wird.¹

S t a a t	Dichte des Eisenbahnnetzes je 100 km ²	Bevölkerungsdichte je 1 km ²	Koeffizient
Frankreich	8,7	73	1,03
England	11,7	139	0,98
Deutschland	10,6	112	1,00
Österreich-Ungarn	6,7	73	0,61
Italien	5,6	114	0,27

Europäisches Russland (ohne Finnland u. Kaukasien)	1,0	24,0	0,042

Aus der Tabelle lässt sich ersehen, dass die Koeffizienten Frankreichs, Englands und Deutschlands alle annähernd gleich gross sind. Da in allen diesen Ländern nur noch in geringem Mass neue Eisenbahnen gebaut wurden, konnte man sagen, dass diese Tatsache bedeutete, dass sie ihren Bedarf an Bahnen im grossen ganzen gedeckt hatten. Man konnte somit ihre Koeffizienten wenigstens als einen ungefähren Hinweis auf die Erreichung dieses Zustands ansehen. ЗАІОНČКOVSKІЈ muss denn auch feststellen, dass Russland um eine ganze Epoche nicht nur hinter seinen künftigen Feinden, sondern hinter den westeuropäischen Ländern überhaupt zurückgeblieben war. Der Unterschied wurde noch grösser durch die qualitative Unterlegenheit der russischen Eisenbahnen. In Deutschland und Österreich waren etwa die Hälfte der Strecken zweigleisig, während die entsprechende Zahl in Russland nur 27 % betrug. Ein ernstzunehmender Mangel war auch die ungenügende Anzahl der in die Nähe der Grenzen gegen Deutschland und Österreich-Ungarn führenden Bahnlinien. Im Jahr 1914

¹ ЗАІОНČКOVSKІЈ, a.a.O. S. 124—125. Dichte des Eisenbahnnetzes je 100 km² = a, Bevölkerungsdichte je 1 km² = b, Koeffizient = $\frac{a^2}{b}$

gab es in Russland 16 solche Linien, während dem Gegner für seine Konzentrationstransporte 47 Strecken zur Verfügung standen.²

Eine grundlegende Ursache für die Unterlegenheit des russischen Eisenbahnnetzes war nach UŠAKOV die, dass es nicht nach einem einheitlichen, den militärischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes entsprechenden Plan entwickelt worden war, sondern auf dem Wege verschiedener provisorischer Lösungen, die entweder rein wirtschaftlich oder rein strategisch waren. Die Bahnbautätigkeit kam ungleichmässig und stossweise vorwärts. Eine Folge des langsamen Wachstums des Bahnnetzes war die Zunahme der Intensität des auf diesem sich abspielenden Verkehrs, woraus sich wiederum von Jahr zu Jahr zunehmende Reparaturen ergaben.³

Nach dem Russisch-Japanischen Krieg war die Eisenbahnbautätigkeit ganz zum Stillstand gekommen. Fortgesetzt wurde sie erst 1909, wenngleich auch dann in recht langsamem Tempo. Die wichtigste Ursache der Langsamkeit war der Mangel an Geldmitteln. Die staatliche Bahnbautätigkeit wurde hauptsächlich durch Anleihen finanziert, die nur geringe Summen enthielten, wogegen die Anforderungen des Kriegswesens gewaltig waren. Auch die Hilfe Frankreichs wurde vor 1912 noch nicht genügend fühlbar. Der Bau unproduktiver strategischer Bahnen erforderte grosse geldliche Opfer, was wiederum — wie wir gesehen haben — Proteste vonseiten des Finanzministeriums hervorrief. Da der russische Generalstab nicht annähernd die Autorität und den Einfluss inbezug auf die allgemeinen Angelegenheiten besass, die der preussische Generalstab hatte, wurde die Lösung derartiger Probleme unleugbar erschwert.⁴ Der Bau der taktischen Bahnen, die für die westliche Grenze nötig waren, blieb fast völlig unausgeführt. Im Jahr 1914 betrug die Gesamtlänge des russischen Eisenbahnnetzes 70.000 Werst.⁵ Aus Sibirien führte ins europäische Russland nur eine einzige Linie und aus Kaukasien zwei.⁶

² UŠAKOV, a.a. O. S. 14, 105—106.

³ Ibidem, S. 105.

⁴ UŠAKOV, a.a.O. S. 106.

⁵ 1 Werst = 1,067 km.

⁶ UŠAKOV, a.a.O. S. 115.

RUSSLAND UND DIE ANFANGSSTADIEN DER FINNISCHEN EISENBAHNEN

Das Ende des Krimkrieges und der ihm vorausgehende Thronwechsel in Russland bedeuteten für Finnland den Anfang einer neuen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungsperiode. Die allgemeinen Richtlinien für diese Epoche skizzierte Kaiser Alexander II. persönlich in einer Rede, die er bei seinem Besuch in Helsinki im März 1856 hielt. Darin forderte er u.a. den Senat Finnlands auf, Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrswege im Grossfürstentum zu ergreifen, und zwar entweder durch Eisenbahnen oder durch Kanäle. Um diesem von allerhöchster Seite gegebenen Hinweis nachzukommen, setzte der Senat zur Erörterung der Frage ein Komitee ein, das seine Sitzungen am Ende desselben Jahres aufnahm. Auf den Spalten der Presse waren schon längere Zeit Eisenbahnangelegenheiten diskutiert worden. Als man schliesslich über die Notwendigkeit von Eisenbahnen grundsätzlich einig geworden war, musste die Frage entschieden werden, welche Richtung die als erste zu bauende Bahnstrecke haben sollte. Hierin standen schroff gegeneinander der Standpunkt von J. V. Snellman, der aus wirtschaftlichen und aus nationalen Gesichtspunkten die Strecke Helsinki—Hämeenlinna befürwortete, und die Meinung L. G. von Haartmans, der sich wegen der Interessen des Gesamtreichs und aus strategischen Gründen für eine Linie Petersburg —Turku aussprach. Bezeichnend ist jedoch, dass v. Haartman in dieser Frage russischer war als die Russen selbst. Generalgouverneur Graf Berg stellte sich völlig auf Snellmans Standpunkt, und dasselbe tat auch Alexander II. So wurde die erste Eisenbahn Finnlands in der von Snellman vorgeschlagenen Form gebaut.¹ Auch die eigenen Eisenbahnpläne Russlands befanden sich damals erst in ihrem Anfangsstadium, und man empfand dort kein besonderes Interesse für die entsprechenden Unternehmungen des abgelegenen Grossfürstentums.

Als sich die Sitzungsperiode des Landtags im Jahr 1867 näherte, erwachte in

¹ LENNART GRIPENBERG, Poliittinen historiikki. (Suomen valtionrautatiet 1862—1912. I.) Helsinki 1912. S. 10—32; JALMARI CASTRÉN, J. V. Snellmanin kannasta rautatiekysymyksissä. Valvoja 1906, S. 310—317; Th. REIN, J. V. Snellman II, Helsingfors 1904, S. 118—124; VSV 23/1861, VSV 22/1863, KKK 214/1849, KKK 121/1853, KKK 216/1855, KKK 105/1858, KKK 34/1859, KKK 40/1862. Die Spurweite ist dieselbe wie bei den Bahnen Russlands.

Finnland wieder die Diskussion über Eisenbahnbauten.² Man betrachtete diese als ein Mittel zur Linderung der durch die Misserntejahre verursachten Not. Der Initiator war nun Generalgouverneur Adlerberg, der am 7./19. März 1867 dem Senat den Bau einer Eisenbahn nach Petersburg vorschlug, eine Richtung, die auch in der finnischen Pressepolemik schon stark hervorgetreten war.³ Wegen der Misswachsjahre bedurfte man ausgedehnter und langfristiger Arbeiten zur Vermehrung der wirtschaftlichen Kraftreserven des Landes. Auch standen gute ausländische Anleihenmärkte zur Verfügung. Schon hatten drei verschiedene Personen dem Generalgouverneur das Gesuch um Gewährung der Konzession zum Bau der ebenerwähnten Bahn unterbreitet.⁴ Da die Verwirklichung des Planes in jedem Fall den Staatshaushalt beeinflussen musste, war dazu die Zustimmung des Landtags einzuholen. Für den Fall, dass der Senat keine unüberwindlichen Hindernisse für den Plan sah, forderte Adlerberg ihn auf, einen Entwurf zu einem dem Landtag vorzulegenden kaiserlichen Antrag auszuarbeiten. Auf strategische Gesichtspunkte weist Adlerberg in seinem Schreiben nur am Rande hin.

Der Senat schloss sich im Prinzip den von Adlerberg dargelegten Ansichten vollständig an. Der vom Generalgouverneur erbetene Entwurf wurde ausgearbeitet und in der Sitzung vom 30. 3. 1867 endgültig angenommen.⁵ Er stützte sich auf ausführliche wirtschaftliche Begründungen. Dagegen war es nach der Meinung des Senats noch nicht nötig zu entscheiden, ob die Bahn vom Staat gebaut werden sollte — in diesem Fall brauchte man dazu eine ausländische Anleihe — oder ob die Arbeit in ihrem ganzen Umfang einer Privatgesellschaft überlassen werden sollte. Diese Frage wurde von den Ergebnissen künftiger, genauerer Untersuchungen abhängig gemacht. Ausser wirtschaftlichen Gesichtspunkten führte der Senat für den Bahnbauplan auch strategische Gründe an. Die in Finnland untergebrachten Streitkräfte waren ungenügend, und man musste sich alle Möglichkeiten zur schnellen Heranführung zusätzlicher Truppen aus dem Kaiserreich sichern. Besonders bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass der Senat eigentlich die strategischen Gründe aufs Tapet gebracht hat. Seine Absicht ist dabei offenbar gewesen, die Zustimmung des Kaisers zum Bahnbauplan durch Hervorhebung solcher Gesichtspunkte zu sichern, von denen man annahm, dass sie seinen Ansichten nahelägen. Es ist möglich, dass Adlerberg in dieser Angelegenheit als inoffizieller Ratgeber fungiert hat; in dokumentarischen Quellen

² LENNART GRIPENBERG, a.a.O. S. 53—56.

³ KD 120/11 1867.

⁴ KKK 16/1/1867.

⁵ Protokoll des Senatsplenums vom 30. 3. 1867.

RUSSLAND UND DIE ANFANGSSTADIEN DER FINN. EISENBAHNEN

wird das jedoch nicht erwähnt. Es lässt sich auch denken, dass der in dem Antrag des Senats angedeutete Wunsch, eine Eisenbahnleihe von Russland zu erhalten, Veranlassung gab, alle nur möglichen mit dem Bahnbauplan zusammenhängenden Dinge zu betonen, die auch den Interessen des Kaiserreichs entsprachen. Der finnische Staat sollte die Strecke bis nach Petersburg bauen. In diesem Zusammenhang wandte sich Ministerstaatssekretär Armfelt an den russischen Verkehrsminister P. P. Melnikov und erkundigte sich bei ihm nach den allgemeinen Bau-, Verkehrs- und Überwachungsvorschriften, die für die Eisenbahnen des Kaiserreichs galten. Die in russischem Gebiet verlaufende Strecke Valkeasaari — Petersburg war nämlich prinzipiell den Privatbahnen im Kaiserreich gleichzusetzen. In seiner Antwort vom 29. Juli teilte das Verkehrsministerium mit, dass es gar keine allgemeinen Vorschriften gab, sondern lediglich einzelne Ukase des Verkehrsministeriums und für die Privatbahnen die in der Konzession für jede Gesellschaft enthaltenen Sonderbestimmungen. Von den letztgenannten schickte der Minister einige gedruckte Exemplare als Muster an Armfelt. Zu dem Antrag betreffs des Bahnbaus hatte er nichts zu sagen, weil es sich um eine Sache handelte, die im Rahmen der gesonderten Verwaltungsordnung Finnlands zu erledigen war.⁶ Der Kaiser genehmigte denn auch den Antrag des Senats unverändert.

Im Laufe der weiteren Entwicklung wurde das Problem der Spurweite zu einer zentralen Streitfrage. Im kaiserlichen Antrag war diese Frage offen gelassen, aber der Ständelandtag befürwortete in seinem Gutachten aus wirtschaftlichen Gründen eine Schmalspurbahn. Die gleiche Meinung vertrat auch Snellman. Der Kaiser und der Generalgouverneur verlangten jedoch aus strategischen Gründen, dass die Strecke breitspurig sein müsse. Auf die Entscheidung dieser Frage scheinen auch die innenpolitischen Verhältnisse des Zarenreichs eingewirkt zu haben. Nach der Niederwerfung des polnischen Aufstands war der katkovsche Panslavismus stark hervorgetreten. Nach einer Mitteilung von Snellman hatte Alexander II. geäußert: »Wenn die finnische Eisenbahn schmalspurig wird, so dass sie von russischem rollendem Material nicht befahren werden kann, erhebt sich in Russland ein solcher Sturm, dass ich die Finnen nicht schützen kann; darum ist es das Beste, dass eine ebensolche Bahn gebaut wird wie die russischen Bahnen.« Diese Lösung war vom Standpunkt des Herrschers ohne Zweifel vernünftig. Er hatte ja keinen Grund, die öffentliche Meinung Russlands dadurch zu reizen, dass er eine Alternative genehmigte, die militärisch und auf lange Sicht auch wirtschaftlich unvorteilhaft war. Eine Vereinigung der Eisenbahnnetze musste jedenfalls einmal geschehen, wenn

⁶ VSV 87/1867.

auch ihre Durchführung zu jener Zeit noch als eine ferne Zukunftsaussicht erschien. Die Bahn wurde breitspurig gebaut, und das ganze Problem verschwand damit von der Tagesordnung. Es ist zu beachten, dass es sich für Russland doch nur um eine kleine, vorübergehende und bald vergessene Episode handelte, der man nur oberflächlich Aufmerksamkeit zuwandte. Das machten die Finnen sich zunutze. In der Praxis war nämlich letzten Endes doch nicht der Abstand zwischen den Schienen das Wesentlichste, sondern der Oberbau der ganzen Strecke, und diesen gestalteten die Finnen, um Kosten zu sparen, wesentlich leichter, als es im Normalfall in Russland geschah. Trotz der gleichen Spurweite hätte das russische rollende Material wegen seiner Schwere doch nicht diese Strecken befahren können, deren Kosten nach dem eigenen Geständnis des finnischen Ständelantags nicht sehr viel teurer ausfielen als die für eine Schmalspurbahn.⁷ Dieselbe Taktik wurde dann in den folgenden Jahren in aller Stille weiterentwickelt. Bei der Strecke nach Vaasa, die später im Programm stand, gelang es, den Unterschied der Kosten, der zwischen dem schmalspurigen und dem in Finnland gebräuchlichen breitspurigen System bestand, auf 8—10 % herabzudrücken.⁸

Nach der Fertigstellung der Petersburger Bahn ging Finnland dazu über, sein inneres Eisenbahnnetz weiterzuentwickeln, wofür die Russen praktisch gar kein Interesse empfanden. Eine systematische Betrachtung der Eisenbahnakten

⁷ VSV 54/1868; s. auch CASTRÉN, a.a.O. S. 320. Über die Entstehungsgeschichte der Bahn nach Petersburg s. GRIPENBERG, a.a.O. S. 51—67; REIN, a.a.O. S. 626—632; K. W. RAUHALA, Keisarillinen Suomen Senaatti 1809—1909 II Helsinki 1921, S. 176—178; M. BORODKIN, Istorija Finljandii. Vremja Imperatora Aleksandra II. St. Petersburg 1908, S. 287—294; VSV 87/1867, VSV 54/1868, VSV 4/1869, KKK 16 I-III/1867. Die Frage der Spurweite kam vorübergehend noch im Jahr 1870 zur Sprache, als man eine Schmalspurbahn zwischen Turku und Tampere plante. Graf Armfelt hielt es für das Beste, sich aus eigener Initiative im voraus nach der Meinung des Verkehrsministers des Reichs, Graf Bobrinskij, zu erkundigen, und dieser empfahl den Finnen zu warten bis man Erfahrungen mit der gerade im Bau befindlichen ersten Schmalspurbahn des Kaiserreichs gemacht hätte, die von Liven ausging und in die Breitspurbahn Orlov-Grjazinskij mündete. Die Finnen wurden jedoch das Warten überdrüssig, und auf Bitten des Staatssekretariats sandte der Kaiser den Vorschlag nach Finnland zurück, wo man es, um die Angelegenheit zu beschleunigen, als das Beste ansah, zu einer Breitspurbahn überzugehen. Diese Episode zeigt, dass das alte Misstrauen gegen Schmalspurbahnen in Russland immer noch lebendig war. Nichts deutet jedoch darauf hin, dass die russischen Militärbehörden aktiv an der Sache beteiligt gewesen wären, ebensowenig wie an der Entwicklung des finnischen Bahnnetzes überhaupt vor dem entscheidenden Wendepunkt in den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts. Vgl. VSV 6/1870 und EINO JUTIKKALA, Tampereen- ja Turun- ratojen syntyvaiheet (Kaikuja Hämeestä XI) S. 11—12.

⁸ GRIPENBERG, a.a.O. S. 117.

der Generalgouverneurskanzlei und des Staatssekretariats aus den 70-er und 80-er Jahren der 19. Jahrhunderts erweist, dass diese Fragen als ausschliesslich das Grossfürstentum Finnland betreffende Angelegenheiten behandelt wurden, wobei der Herrscher im allgemeinen die Gesuche des Landtags und des Senats in der Form genehmigte, wie sie der Ministerstaatssekretär ihm vorlegte.⁹ Dieses Verfahren gab später in den Jahren der Russifizierungspolitik Anlass zu bitteren Anschuldigungen, die von den Nationalisten gegen die damaligen russischen Behörden wegen deren »Schlaffheit und Gleichgültigkeit« erhoben wurden. »Vor N. I. Bobrikov kümmerte sich niemand in Russland darum, wie und wohin die Finnländer ihre Eisenbahnen bauten.«¹⁰ Da man der Person eines verstorbenen Kaisers nicht zu nahe treten durfte, ist es verständlich, dass man in Generalgouverneur Adlerberg, der den Liberalen freundlich gegenüberstand, einen geeigneten Sündenbock fand.

Erst Ende der 80-er Jahre begannen die ersten bescheidenen Zeichen darauf hinzudeuten, dass in russischen Militärkreisen Interesse für die Bahnen Finnlands im Erwachen begriffen war. Anlässlich der Fertigstellung der Linie Kouvola—Kuopio bat die Militärtransportabteilung des Oberkommandos (die Vorgängerin der Militärtransportverwaltung) in einem Schreiben vom 23. 10. 1889 an die Kanzlei des Generalgouverneurs von Finnland darum, dass ihr in Zukunft stets Angaben über die im Grossfürstentum jeweils eröffneten Eisenbahnlinien, deren Länge, Stationsgebäude und Militärtransporte sowie die bei diesen eingehaltene Ordnung übersandt würden. Als die Eisenbahnverwaltung davon erfahren hatte, teilte sie mit, dass sie künftig für die Übersendung dieser Informationen sorgen werde.¹¹ Ein Jahr später wurde für die Erledigung dieser Aufgaben gemäss der im Kaiserreich durchgeführten Reform das Amt des

⁹ VSV 6/1870, VSV 3—5/1871, VSV 17/1874, VSV 13/1879, VSV 15/1883, VSV 74/1883, VSV 99/1884, VSV 123—124/1884, VSV 97—98/1886, VSV 86/1889, VSV 18/1890, KKK 12/1869, KKK 40/1870, KKK 9/1871, KKK 46 I-II/1873, KKK 16/1875, KKK 16/1877, KKK 16/1878, KKK 56/1879, KKK 16/1880, KKK 16/1882, KKK 16/1883, KKK 22/1883, KKK 44/1883, KKK 46/1883, KKK 63/1883, KKK 16/1884, KKK 16/1887, KKK 32/1887, KKK 35/1887.

¹⁰ M. BORODKIN, *Iz noveisei istorii Finljandii. Vremja upravlenija N. I. Bobrikova*. St. Petersburg 1905, S. 160—161. Wie wir später sehen werden, ist Borodkins Anschuldigung keineswegs völlig stichhaltig, aber für die 70-er und 80-er Jahre trifft sie recht gut zu. Vgl. auch Denkschrift Nr. 3 des unter dem Vorsitz von N. N. Korevo tagenden Komitees für die Systematisierung der Gesetze Finnlands (vom Jahr 1912). Archiv der Aussenpolitik der UdSSR, Fonds 96/1, VII F, d. 9/1912, Moskau.

¹¹ KKK 29/1889, KKK 35/1887. Im nächsten Jahr besuchte Finnland eine vom russischen Verkehrsministerium entsandte Delegation unter Führung von Ingenieurgeneral Petrov, um das finnische Eisenbahnnetz und seine Organisation kennenzulernen.

Militärtransportchefs von Finnland geschaffen.¹² Im August 1891 klagte der stellvertretende Chef des Oberkommandos, Generalleutnant Veličko, darüber, dass der finnische Militärtransportchef die Tabellen über die Eisenbahnen des Grossfürstentums und den auf ihnen stattfindenden Verkehr dem Oberkommando in finnischer und schwedischer Sprache zuschicke, was mancherlei Unbequemlichkeiten verursache. Da die finnische Eisenbahnverwaltung beispielsweise die Fahrpläne dreisprachig — finnisch, schwedisch und russisch — drucken liess, konnte nach der Meinung des Generals die Übersetzung der Tabellen ins Russische kaum unüberwindliche Schwierigkeiten verursachen. Ebenso sollte seiner Ansicht nach auch eine russische Ausgabe der Jahresberichte der finnischen Staatseisenbahnen erscheinen. Nachdem der Senat durch den Generalgouverneur von diesen Wünschen Kenntnis erhalten hatte, gab er unverzüglich der Eisenbahnverwaltung die Weisung, die erwähnten Tabellen in drei Sprachen drucken zu lassen und die russischen Exemplare dem Oberkommando zu übersenden. Die Jahresberichte übersetzen zu lassen, hielt der Senat dagegen wegen der geringen Nachfrage und der Höhe der Übersetzungskosten nicht für angebracht.¹³

So war man am Beginn eines Jahrzehnts angelangt, das eine Wende in der Geschichte Finnlands mit sich bringen sollte. Die obengeschilderten kleinen Einzelheiten beeinflussten noch in keiner Weise das Stilleben, das in der »grossen Politik« hinsichtlich der Eisenbahnen herrschte und ungestört fort dauerte. Die Finnen und ihr Monarch liessen in aller Ruhe Bahnen bauen, ohne dass russische Behörden die Bautätigkeit gestört hätten. Doch näherte sich schon der erste Windstoss des kommenden Sturmes.

¹² Das Archiv des Militärtransportchefs wie auch das des ihm unterstellten Militärtransportkontors wurden durch die Bombardierung des Helsingier Hauptbahnhofs im Jahr 1944 vernichtet. Das Wichtigste über die Tätigkeit der obengenannten Behörden lässt sich jedoch mit Hilfe des Senatsarchivs und einiger russischer Archive feststellen.

¹³ KKK 29/1889.

DIE BAHN OULU—TORNIO UND DIE EISMEERFRAGE

Beim Übergang zum letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hatte sich der Stamm des finnischen Eisenbahnnetzes schon herausgebildet. Die in Ostbott-nien verlaufende Strecke reichte bis nach Oulu, und die Bahn der Landschaft Savo, die von Kouvola nach Kuopio führte, war gleichfalls fertig. In Karelien dagegen, auf der Strecke Viipuri—Sortavala—Joensuu, waren die Arbeiten noch im Gange. Die einzige Verbindung zwischen diesen weit in den Norden hinaufführenden Hauptbahnstrecken bildete die Linie Petersburg—Riihimäki.¹

Die Weiterführung der ostbottnischen Bahn von Oulu bis zur schwedischen Grenze hatte schon auf der Tagesordnung des Landtags von 1888 gestanden, der dem Herrscher das Gesuch unterbreitet hatte, dass diese Linie untersucht und aufgrund dessen ein vollständiger Plan mit Kostenvoranschlag für den Bau einer Eisenbahn von Oulu nach Tornio ausgearbeitet würde und dass dem Ständelandtag ein kaiserlicher Entwurf darüber vorgelegt würde. Der Kaiser hatte denn auch den Senat bevollmächtigt, die Untersuchung vorzunehmen, sobald es geschehen könnte, ohne andere Bahnbauten zu beeinträchtigen, deren Durchführung schon bestimmt war, und danach über die Angelegenheit »eine solche Darstellung abzufassen, zu der die Untersuchung Anlass geben könnte«.² Bis 1891 war die Untersuchung jedoch noch nicht durchgeführt, weil die betreffenden Ingenieure immer noch mit anderen unvollendeten Eisenbahnbauten beschäftigt waren. Nun betrachtete der Ständelandtag es als angebracht, auf die Sache zurückzukommen. Mit Hilfe einer Strecke Oulu—Tornio konnte man dem Handel Finnlands einen neuen Weg öffnen. »Den ziemlich lebhaften Verkehr, den es zwischen Ostbott-nien und Nordschweden gibt, der aber zur Winterzeit fast ganz unterbrochen wird, würde diese Eisenbahn in beträchtlichem Mass fördern. Ihre Bedeutung würde jedoch noch grösser werden, sobald das schwedische Eisenbahnnetz bis Haparanda ausgedehnt wird und die Strecke Luleå—Ofoten (heute Narvik) fertiggestellt ist, wodurch man für ganz Finnland den recht wichtigen Vorteil erlangte, den eine Eisenbahn nach einem immer eisfreien Hafen am Ufer des Atlantischen Ozeans mit sich brächte. Im Hinblick darauf, dass die ebenerwähnten schwedisch-norwegischen Bahnen nach

¹ Kartenbeilage II.

² Petitionsgutachten Nr. 1, Landtagsakten V vom Jahr 1891.

den erhaltenen Nachrichten jetzt Gegenstände wirksamerer Massnahmen sind als früher, kann man wohl den Schluss ziehen, dass der Augenblick, in dem endgültig an den Bau der Strecke Oulu—Tornio gegangen werden muss, wesentlich näher gekommen ist.»³

Vorsichtigerweise war der Ständelandtag der Ansicht, dass er noch keine Frist vorschlagen könne, innerhalb deren mit dem Bau zu beginnen wäre, sondern dass lediglich die möglichst baldige Untersuchung der schon vom vorigen Landtag vorgeschlagenen Bahnrichtung wünschenswert sei, damit seinerzeit ein kaiserlicher Entwurf dem Landtag zugeleitet werden könne. Der Grund des Aufschubs geht aus dem Gutachten des Eisenbahnausschusses hervor. »Die Eisenbahnen, die auf dem letzten Landtag beschlossen wurden und mit deren Bau schon begonnen worden ist, sind nämlich so lang und erfordern so hohe Kosten, dass sie wahrscheinlich alle oder wenigstens den grössten Teil der Geldmittel verschlingen werden, die während der nächsten Finanzperiode zur Verbesserung der Verkehrsmittel verwendet werden können.»⁴ Deshalb musste beim Planen neuer Bahnstrecken grosse Vorsicht beobachtet werden und der grösste Teil der im Landtag gestellten Eisenbahnbauanträge abgelehnt werden.⁵

Das Gesuch des Ständelandtags schickte Generalgouverneur Heiden ohne Kommentar weiter an den Ministerstaatssekretär, damit dieser es dem Kaiser vorlege; der Herrscher wollte jedoch vor Entscheidung der Sache ein Gutachten vom Senat darüber einholen.⁶ Der Senat befürwortete in seinem Gutachten vom 2. Mai 1892 hinsichtlich der Strecke Oulu—Tornio voll und ganz das Gesuch des Landtags.⁷ Die Bauarbeiten für die anderen Bahnen waren so weit gediehen, dass die Untersuchungen für die Linie Oulu—Tornio schon im nächsten oder wenigstens im darauffolgenden Sommer vorgenommen werden konnten. Zugleich bat der Senat um die Erlaubnis, nach Beendigung der Untersuchungen ein untertäniges Gutachten für den Kaiser anlässlich des den Bau der ebenerwähnten Strecke betreffenden Gesuchs des Ständelandtags abfassen zu dürfen. Am 11/24. August 1892 wurde der Antrag dem Kaiser vorgelegt und von ihm genehmigt, worauf dem Senat der Befehl zuzuging, für die technische Untersuchung der Richtung Oulu—Tornio zu sorgen; dies geschah denn auch noch in demselben Herbst.⁸

³ Ibidem.

⁴ Gutachten des Eisenbahnausschusses, S. 89. Landtagsakten V vom Jahr 1891.

⁵ Petitionsgutachten Nr. 1, Petitionsantrag Nr. 4. Landtagsakten V, 1891. S. besonders das Gutachten des Eisenbahnausschusses, S. 91.

⁶ KKK 47/1891, VSV 120/1892.

⁷ Protokoll des Ökonomiedepartements des Senats vom 2. 5. 1892, VSV 120/1892.

⁸ KD 321/37 1892; VSV 120/1892.

Bisher war alles in normaler, amtlicher Ordnung vor sich gegangen. Nun aber griff ein ganz neuer Faktor in die Dinge ein. Die russische Presse bemerkte plötzlich, dass die Finnen ihr Bahnnetz mit demjenigen Schwedens zu vereinigen suchten. Das Misstrauen erwachte sofort und wurde bald hörbar. Den Anstoss dazu gab ein Artikel, den I. N. Jelenev in der »Russkaja Starina« im Frühjahr 1893 veröffentlichte und in dem er auf die Frage der Strecke nach Tornio aufmerksam machte. Für den unbedeutenden Handel zwischen Finnland und Schweden gab es einen völlig ausreichenden, ausgezeichneten Handelsweg — nämlich das Meer, und es bestand nach der Meinung Jelenevs gar kein Grund, eine teure Eisenbahn durch die Einöden Lapplands zu bauen. Aber der wirkliche Zweck des Bahnbaus war nach seiner Ansicht, die strategischen Eisenbahnen Schwedens mit dem finnischen Bahnnetz zu verbinden, das sich von Tornio bis zum Rajajoki (Grenzfluss) und ins Innere des Landes bis nach Kuopio, Sortavala und Joensuu erstrecken sollte. Dieses Ziel werde noch klarer, wenn man berücksichtige, dass die Schweden im Grunde die Absicht hätten, im Kriegsfall ihre Eisenbahnen den Deutschen für einen Angriff auf Russland zur Verfügung zu stellen, an dem sich auch ihre eigene Armee beteiligen werde. Hinter all dem stehe die von Stockholm aus geleitete schwedische Partei Finnlands, die durch Vertretung des in Rede stehenden Bahnplans günstige Voraussetzungen für eine Invasion zu schaffen versuche, während deren Finnland aufständisch werden und wieder in den schwedischen Staatsverband zurückstreben werde.⁹ Viele russische Zeitungen schlossen sich den von Jelenev dargelegten Meinungen an. Man stellte fest, dass über die rechtliche Seite der finnischen Frage recht viel geschrieben worden war, dass aber kaum jemand der nationalen Verteidigung Finnlands Beachtung geschenkt hatte. »Die zentrale Frage ist, ob wir bei Kriegsausbruch in der Heimat Sprengportens und der Männer von Anjala auf Freunde oder auf Feinde stossen werden.«¹⁰ In welchem Grade diese Behauptungen und Verdächtigungen nun auf wirklicher Furcht beruhten, und in welchem Grade man sie zynisch benutzte, um die Stimmung des Publikums gegen Finnland aufzuhetzen, ist eine Frage, die sich nicht exakt beantworten lässt. Offenbar haben beide Gesichtspunkte mitgewirkt. Auf finnischer Seite hat man sich stets bemüht, den letztgenannten Beweggrund hervorzuheben, aber es ist nicht zu leugnen, dass der Gesichtswinkel, wenn man die Fragen Finnlands von Petersburg aus betrachtete, ein wesentlich anderer war und dass die faktisch vorhandene Kenntnis der Dinge dort viel geringer war, als es angenommen worden ist. Für die Praxis war

⁹ Russkaja Starina (Moskovskija Vjedomosti vom 8. 9. 1893).

¹⁰ Ibidem, s. auch Novoje Vremja vom 18. 7. 1893.

jedenfalls das Wichtigste, dass die oben wiedergegebenen Behauptungen nicht ohne Einfluss auf die Instanz blieben, die die endgültige Entscheidungsgewalt ausübte. Der Kaiser und Selbstherrscher Alexander III., der noch im Spätsommer 1892 dem Senat freie Hand für die Vorbereitung des Bahnbaus nach Tornio gegeben hatte, begann sich die Sache genauer zu überlegen. Zu dem Finanzminister Witte, der dem Plan wohlwollend gegenüberstand, äusserte der Kaiser: »Ich kann nicht Ihrer Meinung beipflichten und die Vereinigung der Eisenbahnen Finnlands mit dem schwedischen Bahnnetz gestatten; im Kriegsfall kann das grosse Schwierigkeiten für uns mit sich bringen.« »Ich machte den Herrscher darauf aufmerksam, dass der Feind in jedem Fall bis zu den finnischen Bahnen vordringen konnte, wenn man die geringe Breite des Bottnischen Meerbusens in Betracht zog; woraufhin der Herrscher feststellte, dass wir durch Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Schwedens noch einen zweiten Truppentransportweg aus Schweden nach Finnland eröffnen würden. Deshalb fand sich der Herrscher nicht bereit, den Beschluss des Landtags zu bestätigen.«¹¹ Ein zusätzlicher Grund für die Entscheidung Alexanders III. ist offenbar der Umstand gewesen, dass die Frage damals in jeder Hinsicht in einer Ausweitung und einem Übergang auf ganz neue Wege begriffen war.

Schon seit den 50-er Jahren des 19. Jahrhunderts waren in der russischen Presse von Zeit zu Zeit Hinweise auf die Möglichkeiten gegeben worden, die in der Ausnutzung der von der Murmanküste gebotenen Vorteile lagen. Die Entfernungen waren allerdings gewaltig und das politische und wirtschaftliche Interesse des Kaiserreichs hauptsächlich auf ganz andere Gebiete gerichtet als auf den äussersten Norden, wodurch sich die Tatsache erklärt, dass diese Pläne nicht bis auf die Stufe der Verwirklichung entwickelt worden waren. Mit dem Erstarken des russischen Nationalismus begannen jedoch sowohl die Behörden als auch die Bevölkerung immer mehr Abneigung und Misstrauen gegen die Fremdstämmigen zu empfinden, die sich an der Murmanküste angesiedelt hatten, d.h. gegen Finnen und Norweger.¹² Ferner war es eine Kränkung für das Kaiserreich, dass die russischen Bewohner der Murmanküste durch den Mangel an Verkehrsverbindungen gezwungen waren, den norwegischen Markt in Anspruch zu nehmen, und so wirtschaftlich »ausgeplündert« wurden.¹³ Das Murmangebiet selbst hatte ungeheure Naturreichtümer, die nur mit dem übrigen Russland in Verbindung gebracht werden mussten: Wälder, Mine-

¹¹ WITTE, a.a.O. S. 275.

¹² Vgl. die Rapporte des Konsuls von Schweden-Norwegen aus Archangelsk. Dossier 92 T 3, UD, Stockholm. Desgleichen St. Petersburger Zeitung vom 24. 9. 1885.

¹³ Moskovskija Vjedomosti vom 24. 11. 1892 und 12. 4. 1893.

ralien, Fische, Pelze usw. Andererseits konnte ein eisfreier Hafen an der Murmanküste dem russischen Handel ungeahnte Möglichkeiten eröffnen.¹⁴ Schon 1885 — im Zusammenhang mit der damals ausgebrochenen aussenpolitischen Krise — hatte die »Novoje Vremja« die Gründung eines Kriegshafens in Murman empfohlen.¹⁵ Von dort aus hätte man bei Ausbruch eines Krieges mit England durch schnelle Kreuzer die lebenswichtigen Seeverbindungen der Briten stören können. Die Voraussetzung dafür war jedoch, dass jene nördliche Gegend zuerst durch eine Eisenbahn mit dem übrigen Russland verbunden wurde. Im gemässigt-konservativen Blatt »Novosti« veröffentlichte im Jahr 1892 ein Ingenieur Rudnitskij einen Aufsatz, in dem er die stufenweise Verwirklichung dieses Gedankens durch Ausnutzung der Bahnen Finnlands vorschlug. Anfangs konnte man seiner Meinung nach eine Linie von Joensuu nach Kemi im Gebiet von Archangelsk bauen, von wo aus dann seinerzeit eine Weiterführung der Bahn nach Norden möglich wäre. Dieser Vorschlag rief eine heftige Reaktion seitens der »Novoje Vremja« hervor, die behauptete, es würde dadurch der finnische Einfluss an der Westküste des Weissen Meeres viel zu sehr gesteigert werden. »Man braucht nur einen Blick auf die Karte zu werfen, um sich von der völligen politischen Unsinnigkeit derartiger Pläne zu überzeugen, die Finnlands Grenzen an die Küste des Weissen Meeres zu versetzen suchen. Könnte der Herr Ingenieur nicht irgendeine andere Beschäftigung finden, die weniger gefährlich für Russland wäre.«¹⁶ In diesem Stadium, dem Zeitungspolemik das Gepräge gab, befanden sich die das Murmangebiet betreffenden Pläne, als im Frühling 1893 die Frage der Bahn nach Tornio auf die Tagesordnung kam.

Eine entscheidende Wende vollzog sich im Juli 1893. Im finnischen Staatssekretariat am Jekateringofskij-Prospekt in Petersburg herrschte das übliche sommerliche Stilleben, und man konnte dort nicht erwarten, dass irgendetwas vom Normalen Abweichendes geplant würde. Ministerstaatssekretär v. Daehn befand sich auf Urlaub, und sein Gehilfe, General Procopé, erledigte die laufenden Angelegenheiten. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel schlug nun eine vom 10. 7. 1893 datierte Mitteilung des allmächtigen Finanzministers Witte ein, in der er lakonisch bekanntgab, er habe vom Kaiser den Befehl erhalten, sich mit dem Ministerstaatssekretär für Finnland in Verbindung zu setzen, um folgende Massnahmen zu ergreifen: 1) Den Bau einer Eisenbahn von Oulu nach irgendeinem Hafen an der Murmanküste, wofür die Reichskasse gemeinsam mit dem finnischen Staat die Kosten tragen sollte, und 2) den Aufschub

¹⁴ Novoje Vremja vom 15. 2. 1893.

¹⁵ Novoje Vremja vom 5. 4. 1885; s. auch Graždanin vom 16. 3. 1888.

¹⁶ Novoje Vremja vom 26. 10. 1892.

einer Vereinigung des finnischen und des schwedischen Bahnnetzes, bis die Frage des Baus der ebengenannten Strecke entschieden wäre.¹⁷

Was war denn inzwischen in den höchsten Regierungskreisen des Reiches geschehen? Darüber gibt Witte selbst in seinen Erinnerungen Aufschluss.¹⁸ Demnach hatte Kaiser Alexander III. angefangen, Interesse für die Murmanküste zu empfinden, die einen eisfreien Hafen bieten konnte, und Witte den Auftrag erteilt, sich näher mit diesem Problem zu befassen. Die Wahl der Person lag teilweise — wie Witte in seinen Erinnerungen bescheiden feststellt — an dem persönlichen Vertrauen, das der Kaiser dem Finanzminister entgegenbrachte, sowie vor allem daran, dass der Herrscher die gegnerische Einstellung des Kriegs- und des Marineministeriums zu diesem Plan kannte. Der Lieblingsgedanke General Obručevs, des Chefs des Oberkommandos, war die Gründung eines Hauptstützpunktes der Ostseeflotte in Libau, und er hatte auch den Marineminister Čichatsov für sich gewonnen. Auf demselben Standpunkt stand der Bruder des Kaisers, Generaladmiral Grossfürst Alexei Alexandrovič. Seiner Ansicht nach durfte man die ohnehin knappen Geldmittel nicht durch unsichere Unternehmungen in arktischen Gewässern zersplittern, sondern man sollte die ganze Aufmerksamkeit auf Libau richten. Es ist bemerkenswert, dass der schwedische Gesandte in Petersburg in einem seiner Berichte nach Stockholm ganz richtige Schlussfolgerungen aus der Widerwilligkeit des Marineministeriums zieht. Dagegen irrt er sich mit seiner Annahme, dass Witte nur unter dem Druck der öffentlichen Meinung den Murmanplan zu verfolgen begonnen habe.¹⁹ Wie aus den Erinnerungen des Finanzministers hervorgeht, war er aufrichtig interessiert an der Sache, und diese Einstellung wurde durch das vom Herrscher gezeigte Interesse natürlich noch bestärkt. Wenn man noch Wittes allgemein bekannte Fähigkeit und Energie berücksichtigt, wird es völlig verständlich, dass die Wahl des Zaren auf ihn fiel. Dass Witte sich als erstes an die finnischen Behörden wandte, erklärt sich gleich beim ersten Blick auf die damalige Eisenbahnkarte Russlands.²⁰ Die nördlichsten Punkte des Bahnnetzes, das dem Kaiserreich im Jahr 1893 zur Verfügung stand, waren Petersburg, Vologda und weiter im Osten Perm, während die Bahnen Finnlands schon bis Oulu in den Norden hinauf sich erstreckten. Somit ging der bei weitem kürzeste Weg nach Murman über Finnland, wo man sich fertige Bahnstrecken zunutze machen konnte.

¹⁷ VSV 105/1896.

¹⁸ WITTE, a.a.O. III, S. 353—362.

¹⁹ Rapport des schwedischen Gesandten in Petersburg vom 29. 11. 1893. Dossier 92 T 29, UD, Stockholm.

²⁰ Kartenbeilage II.

Für das finnische Staatssekretariat kam die Massnahme Wittes als völlige Überraschung. Die Murmanfrage spukte zwar schon seit Jahren in den Spalten der Presse, aber nun wurde die Sache dadurch ernster, dass erstmalig vonseiten der Regierung amtlich darauf Bezug genommen worden war. Zugleich erhielt man die endgültige Bestätigung für die Gerüchte, laut denen der Plan einer Bahn Oulu — Tornio auf Hindernisse gestossen war. Der stellvertretende Ministerstaatssekretär Procopé teilte noch an demselben Tage dem Generalgouverneur Heiden den Inhalt von Wittes Brief mit und bat ihn, den Senat darüber zu informieren.²¹ Zugleich wandte sich Procopé ans Finanzministerium, um weitere Nachrichten über das geplante Unternehmen zu bekommen. Witte antwortete in einem Brief vom 18. 7. 1893, in dem er die Gesichtspunkte darlegte, die in seinen Unterredungen mit dem Kaiser über diese Angelegenheit berührt worden waren.²² Zu Beginn beschreibt Witte ausführlich, wie in alten Zeiten die Küstenbewohner des Gouvernements Archangelsk (die Permier) das Nördliche Eismeer beherrscht und mit Hilfe ihres Handels grosse Reichtümer angesammelt hatten. Nachher hatten die Verhältnisse sich geändert, und die Norweger hatten sich der Stellung bemächtigt, die die Permier innegehabt hatten. Dank der kraftvollen Unterstützung der Regierung von Schweden-Norwegen (in Form des Baues von Häfen, Wegen und Telegrafienlinien, der Einrichtung von Schiffsverbindungen usw.) war Finnmarken zu einer blühenden Provinz geworden, wogegen die russischen Küstenbewohner ihrem Schicksal überlassen worden und allmählich in völlige Abhängigkeit von den Norwegern sowie in einen Zustand von Rückständigkeit und wirtschaftlichem Verfall geraten waren.

Ohne näher auf andere mögliche Formen der Tätigkeit einzugehen, äussert Witte, den besten Impuls werde der Entwicklung von Industrie und Handel in Nordrussland eine zur Murmanküste geführte Eisenbahn geben, besonders wenn sie in einem der eisfreien Häfen dieser Küste ende. Das finnische Bahnnetz reiche schon jetzt weit hinauf in den Norden (nach Oulu und Kuopio), und im Grossfürstentum sei kürzlich die Frage angeschnitten worden, wie man dieses Bahnnetz bis nach Tornio an der Grenze gegen Schweden-Norwegen weiterführen und mit der bis zum Ozean reichenden Strecke Luleå — Ofoten verbinden könne. Da es den Finnen vermutlich gleichgültig sei, an welcher Stelle ihre Eisenbahnen den eisfreien Ozean erreichten, würden sie nach Wittes Meinung gern an der Verwirklichung der Murmanbahn teilnehmen. Als Ausgangspunkt für die Bahn in Finnland sei Oulu und nicht Kuopio vorzuziehen, weil man Transporte aus Petersburg nach Oulu sowohl mit der Eisenbahn als

²¹ VSV 105/1896, KD 224/43 1893.

²² VSV 105/1896.

auch zur See befördern könne. Als Endstation an der Murmanküste könne man entweder Petsamo wählen, oder wenn man der Ansicht sei, dass es zu nahe der Grenze gegen Schweden-Norwegen liege, könne man stattdessen Port Vladimir nehmen. Die Durchführung des Bahnplanes war nach Wittes Auffassung auch im Hinblick auf die örtlichen technischen Verhältnisse und auf das Klima gut möglich. Das Murmangebiet sei stark vom Golfstrom beeinflusst, der ihm ein mildes und gleichmässiges Klima gegeben habe, während die Zone zwischen der Fischerhalbinsel und Oulu, die grösstenteils von Nadelwäldern bedeckt sei, sich nicht nennenswert von den anderen Teilen Finnlands unterscheide, in denen man schon Eisenbahnen gebaut habe. Man solle auch nicht das Beispiel vergessen, das die Strecke Luleå — Ofoten gegeben habe, denn diese Arbeit habe man wegen der Höhe der dortigen Gebirge in wesentlich schwierigeren Verhältnissen ausführen müssen, als es bei der Murmanbahn der Fall sein werde.

Die Gesamtlänge der Bahnlinie würde etwa 600 Werst betragen, und da sie zum überwiegenden Teil in finnischem Staatsgebiet verlaufen und dem Grossfürstentum grossen wirtschaftlichen Nutzen bringen würde, indem sie es mit dem Ozean verbinde, sei es billig, dass auch der Hauptteil der Kosten, die der Bahnbau beanspruchen werde, aus den Mitteln des finnischen Staates bestritten würde. Die Gesamtkosten waren auf 18 Millionen Rubel geschätzt worden, wovon Witte als Anteil Finnlands 11 Millionen vorschlug. Die übrigen 7 Millionen werde die russische Reichskasse aufbringen. Aus demselben Grunde sollte nach Wittes Ansicht auch der Hauptteil der Verkehrskosten aus den Mitteln Finnlands bestritten werden. So würde der Anteil Russlands, zu dem auch das Aufkommen für die Hafengebäudekosten gehöre, für die Reichskasse nicht zu schwer tragbar sein.

Nachdem der Senat Kenntnis von der Angelegenheit erhalten hatte, schickte er unverzüglich die Verkehrsingenieure K. Lindberg und E. Blomqvist nach Lappland, um die örtlichen Verhältnisse auf der geplanten Bahnlinie zu untersuchen. Erst nach der Rückkehr der Ingenieure konnte man nach der Meinung des Senats die Erstattung eines endgültigen Gutachtens erwägen. Doch war die Sache schon in den Wochen des Spätsommers und Herbstes Gegenstand lebhafter Erörterungen, wengleich man diese wegen der Vorzensur nicht in der Presse drucken konnte. Massgebend waren natürlich die Stellungnahmen der führenden Männer.

In einem Privatbrief vom 19. 7. 1893, den Procopé aus Petersburg an den Leiter der Verkehrsexpedition des Senats, Freiherrn Georg von Alfthan, sandte, betont er, dass die Frage der Eismeerbahn auch in Petersburg noch recht dunkel sei und ihre näheren Einzelheiten wie etwa die Endstation an der Eismeer-

küste nicht klar seien. Procopé glaubte, dass das Gutachten des Senats ein Grunddokument werden werde, von dem das Finanzministerium dann die übrigen Ministerien in Kenntnis setzen werde, und aufgrund der von diesen abgegebenen Gutachten werde seiner Meinung nach ein amtlicher Vorschlag ausgearbeitet werden. Deshalb sollte der Vorschlag des Senats nach Procopés Ansicht gründlich und möglichst eingehend sein, »weil es sich hier nicht nur um das Wohl des Landes handelt, sondern um Befriedigung von Interessen des Reiches mit Hilfe finnischer Institutionen, was in den heutigen Verhältnissen von grösster Tragweite für uns ist«. ²³ Procopé erwähnt auch die Furcht, die man in Russland vor einer Vereinigung der Eisenbahnnetze Finnlands und Schwedens empfand. Seines Erachtens hatte das rasche Handeln des Senats, der sogleich Untersuchungen für die Bahnlinie Oulu — Murman veranlasst hatte, in Petersburg einen sehr guten Eindruck gemacht. ²⁴ Dagegen betrachtete das einflussreichste Mitglied des Senats, G. Z. Yrjö-Koskinen, die Sache von einem anderen Standpunkt. Der Bau dieser Bahn würde für den finnischen Staat eine viel zu schwere Last werden, und deshalb könne man diese Arbeit nicht in Angriff nehmen. An und für sich habe er nichts gegen das Unternehmen, wenn es nur nicht mit den Mitteln Finnlands finanziert würde. »Wenn die Russen es sich leisten können, 24 Millionen Rubel wegzuworfen, so wünsche ich ihnen Glück.« ²⁵ Vermutlich hatte Yrjö-Koskinen ebensolche Gedanken auch dem Ministerstaatssekretär v. Daehn gegenüber geäußert, denn dieser betrachtete es als nötig, dem Senator, mit dem er befreundet war, folgenden Tadel zu senden: »Dein Denken wäre im allgemeinen am Platze, wenn es sich um den Bau einer Eisenbahn nur für den Gebrauch der russischen Bevölkerung von Murman handelte. Aber Du sagst auch selbst, dass es sich um eine strategische Eisenbahn handelt, und das ist ein grundlegender Unterschied. Als organischer Bestandteil des Kaiserreichs hat Finnland seinen Anteil an allen das Kaiserreich betreffenden militärischen Fragen . . . Wenn Finnland sich weigert, am Bau dieser Eisenbahn teilzunehmen, hätte der übrige Teil des Kaiserreichs natürlich das Recht zu sagen, dass die selbständige Verwaltung Finnlands im Widerspruch zu den allgemeinen Interessen des Kaiserreichs steht. Ein Mann, der nicht ebenso gut mit der derzeitigen Geschichte Finnlands vertraut wäre wie Du, könnte sagen, das Kaiserreich solle eine strategische Eisenbahn auf finnischem Boden

²³ Procopé an v. Alfthan am 19. 7. 1893. Georg v. Alfthans Sammlung, Akten-
deckel 3 VA.

²⁴ Procopé an v. Alfthan am 2. 8. 1893. Ibidem.

²⁵ Undatierter Brief Yrjö-Koskinens an v. Alfthan. Georg v. Alfthans Sammlung,
Aktendeckel 3 VA.

bauen, aber Finnland solle sich materiell nicht daran beteiligen. Im Jahr 1857 wollte Finnland das militärische Telegrafennetz nicht kaufen, und Du kennst die beklagenswerten Folgen davon. Der Senat soll in diesem Sinne einen den Ständen vorzulegenden Plan formulieren. Es handelt sich um ein militärisch höchst bedeutendes Unternehmen. Da es ein solches ist, ist Finnland gezwungen, daran teilzunehmen. In einem derartigen Fall soll man nicht gekünstelte Erklärungen erfinden, sondern die reine Wahrheit sagen.»²⁶

Wie aus dem Obigen hervorgeht, war v. Daehn sich nicht genau über das damalige Stadium des Bahnplanes klar. Es handelte sich ja in jener Phase noch gar nicht um einen dem Ständelandtag vorzulegenden Plan, sondern um die Antwort an Witte. Ausserdem überschätzte v. Daehn offensichtlich die militärische Bedeutung der Frage. Das kann einen an sich nicht wundern, wenn man einen Blick auf die Artikel wirft, die in der nationalistischen Petersburger Presse über die Angelegenheit geschrieben wurden. Typische Beispiele dafür sind die Aufsätze über die Eismeerfrage in den »Moskovskija Vjedomosti« vom 8. 9. und 8. 10. 1893. Nachdem das Blatt zuerst auf den wirtschaftlichen Nutzen hingewiesen hat, den die Bahn bringen würde, geht es zur politischen Seite der Sache über und widersetzt sich entschieden dem Gedanken, die Murmanbahn durch das Gebiet Finnlands zu bauen. Die nördlichen Gegenden bildeten den einzigen Weg, auf dem die Russen den offenen Ozean erreichen und sich zu einem Seefahrervolk entwickeln könnten. Deshalb sei dieses Gebiet von grösster politischer und strategischer Bedeutung, und somit sei es auch ein grosser Unterschied, ob die Leitung dieser schöpferischen Arbeit in den Händen von Russen oder von Fremden liege. »Daran muss man sich erinnern und sich nicht den verlockenden Bedingungen von allerlei Ausländern unterwerfen, sei es auch, dass diejenigen, die die Bedingungen stellen, formal russische Untertanen sind. Hierauf passt besser als auf irgendetwas anderes der Satz der vorsichtigen Diplomaten des Altertums »Timeo Danaos et dona ferentes« . . . Nachdem unsere Regierung sich sehr vernünftigerweise geweigert hat, den Vorschlag der finnischen »Regierung« anzunehmen, wonach die Bahnen Finnlands mit der schwedischen strategischen Linie Luleå — Ofoten verbunden werden sollten, beabsichtigen diese selben Finnen — sogar im Auftrag höchster russischer Behörden — ihre Ziele dadurch zu erreichen, dass sie ihre finnische Bahn in unsere nördlichen Gebiete führen. Meine Herren Finnen! Genügt es Ihnen nicht, dass Sie Ihre Eisenbahn durch eine uralte russische Provinz, nämlich das Gouvernement Viipuri, hindurch in die Hauptstadt des Kaiserreichs geführt ha-

²⁶ v. Daehn an Yrjö-Koskinen am 21. 9./3. 10. 1893. Photostatensammlung Suomi VI, VA.

ben.» Darauf geht das Blatt zu der Entsendung finnischer Ingenieure nach Lappland über. »Was ist denn das? Zwei finnische Ingenieure, von denen man nicht einmal genau weiss, wer sie sind, entscheiden wichtigste Fragen des Reiches. Kein einziges Blatt hat auch nur die offenbare Tatsache beachtet, dass keine einzige unserer zahllosen wissenschaftlichen Gesellschaften und Institute oder unserer unzähligen Petersburger Kanzleien mit ihren »Spezialisten« aller Art — es ist eine Legion von Verkehrssachverständigen, Militäringenieuren, Marineingenieuren, Seekriegssachverständigen, Hydrographen, Topographen, Statistikern usw. usw. — in die Angelegenheit eingegriffen hat.« Das Blatt stellt dann die rhetorische Frage, was alle diese »Spezialisten« eigentlich täten, und beeilt sich, selbst darauf zu antworten: »Nichts, als dass sie ihr Gehalt empfangen. Und inzwischen entscheiden zwei oder drei »Tschuden« lebenswichtige Fragen des Reiches.«

In dem Artikel zeigt sich eine recht übertriebene Auffassung von der Bedeutung der Lapplandreise der Ingenieure; diese hatten ja durchaus keine endgültige Entscheidungsbefugnis. Das Blatt fährt fort: »Aber diese Gesichtspunkte sind natürlich nichts im Vergleich zu der Frage, wie an der Schwelle des Krieges, wo alle sowohl bei uns als auch im Ausland von einem Bündnis zwischen Schweden und Deutschland sprechen und es völlig klar ist, dass Schweden sich bewaffnet, Bahnen und Häfen usw. gegen Russland baut, in einer Zeit, wo unsere Presse mehrfach darauf hingewiesen hat, wie leicht die Eisenbahnen Finnlands mit den strategischen Bahnen Schwedens verbunden werden und in den Besitz eines Feindes geraten können, der von dorthier unsere schutzlose Hauptstadt angreift — wie in derartigen Zeiten Ereignisse von der Art der Entsendung der in Rede stehenden Expedition möglich sind.« Der Verfasser sagt darauf, er wolle nicht mehr von den Ingenieuren sprechen, die sogar »ehrenwerte Finnen« sein könnten, betont aber, dass sie zwei Monate lang völlig frei strategisches Material in einem nur wenige Tagereisen von Petersburg gelegenen Gebiet hätten sammeln können. Wem würden sie ihr Material abliefern, den Russen oder den Finnen? »Aber vielleicht wird jemand freundlicherweise dieses Material nicht nur den Herren finnischen Journalisten und sonstigen Publizisten wie Yrjö-Koskinen, Danielson und Mechelin bekannt machen, sondern auch den »lieben deutschen und englischen Gästen« Finnlands, die dort umherreisen, »um zu fischen«. Der Aufsatz endet mit der Forderung, die finnischen Eisenbahnen der Überwachung durch das Verkehrsministerium des Kaiserreichs zu unterstellen. Dies ist deshalb wichtig, weil hier — soweit bekannt — zum erstenmal eine Frage auftaucht, die nachher in den Jahren der Russifizierungspolitik eine recht bedeutende Rolle spielen sollte. Bemerkenswert ist auch, dass von dem Artikel, den die »Moskovskija Vjedomosti«

am 8. 9. veröffentlichten, in der Petersburger deutschen Botschaft eine vollständige Übersetzung angefertigt wurde, die man dann ans Auswärtige Amt nach Berlin sandte. Sie scheint jedoch zu keinerlei Massnahmen Veranlassung gegeben zu haben.²⁷ Die ganze Frage der Eismeerbahn war damals noch völlig unklar, und es jagten sich die mannigfaltigsten Annahmen und Meinungen.²⁸

Inzwischen waren die beiden Ingenieure aus Lappland zurückgekehrt, und der Senat konnte aufgrund des von ihnen gesammelten Materials eine endgültige Antwort auf den Vorschlag des Finanzministers Witte geben.²⁹ In dieser Antwort legte er eingangs die früheren Phasen der Angelegenheit dar und machte dann darauf aufmerksam, dass die nördliche Hauptbahn Schwedens lediglich bis Luleå reichte und dass auch von der Linie Luleå — Ofoten nur der Teil zwischen Luleå und Gällivare fertiggestellt war. Es konnte also in der nächsten Zukunft weder von einer Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Schwedens noch von einer Ausdehnung der Bahnen des Grossfürstentums bis an den Ozean die Rede sein. Auch konnte man nicht unberücksichtigt lassen, dass Finnland schon einen bequemen, in normalen Zeiten das ganze Jahr benutzbaren Winterhafen hatte — nämlich Hanko, das beträchtliche Kosten verursacht hatte, indem die Strecke Hanko—Hyvinkää für den Staat angekauft und ein starker Eisbrecher beschafft werden musste. Wenn man noch in Betracht zog, dass die lange Dauer der dunklen Jahreszeiten sowie die im Herbst und Winter tobenden Stürme die Schifffahrt im Eismeer auf einige Monate jährlich beschränkten, fiel es nicht schwer, z.B. für Oulu einen Ausfuhrhafen zu wählen, weil die Bahnverbindung zwischen dieser Stadt und Hanko kaum länger war als die Entfernung von Oulu zum Eismeer, während die Entfernung von Hanko nach den Marktzentren der Welt wesentlich kürzer war als von einem nördlicheren Ort. Es ist bezeichnend, wie der Senat sich in diesem Zusammenhang unter dem Zwang der Verhältnisse Schritt für Schritt von seinem früheren Standpunkt zurückzog. Man hatte ja gerade unter Hinweis auf die Vereinigung des finnischen Bahnnetzes mit dem schwedischen und auf den Zugang zum eisfreien Ozean den Bau der Strecke Oulu—Tornio befürwortet. Es war auch kaum ein Zufall, dass die meteorologischen Schätzungen des finnischen Senats und des Finanzministers Witte so erheblich voneinander abwichen. Alles in

²⁷ Moskovskija Vjedomosti vom 8. 9. und 8. 10. 1893; Auswärtiges Amt 6368/53123—53136.

²⁸ Vgl. den Rapport des schwedischen Militärattachés aus Petersburg vom 7. 11. 1893, Krigsarkivet, Stockholm.

²⁹ Protokoll des Ökonomiedepartements des Senats vom 27. 10. 1893, VSV 105/1896, KKK 36/1894. Die letztgenannte Akte enthält auch eine schwedische Kopie des Reiseberichts von Ingenieur Lindberg.

allem standen die Kosten, die eine Murmanbahn erforderte, nach der Meinung des Senats in keinem Verhältnis zu dem Nutzen, den eine solche Bahn Finnland bringen würde, und zu den wirtschaftlichen Ressourcen des Landes. »Etwas anderes wäre es, wenn ein wichtiges Interesse des Gesamtreichs unbedingt Opfer von Finnland verlangte; in solch einem Fall kann man stets auf dessen pflichtbewusste Elastizität vertrauen. Dann dürfen aber die Anforderungen an die Opferbereitschaft des Landes nicht höher gestellt werden, als es tragen kann, ohne seine lebenswichtigen wirtschaftlichen Interessen zu opfern.« Die schwierigen Gelände- und Klimaverhältnisse Lapplands verursachten nach den Berechnungen von Ingenieur Lindberg, dass die Kosten des Bahnbaus etwa 50 Millionen Finnmark betragen würden, wozu dann noch die Betriebskosten kämen. Selbst wenn diese Summe auf mehrere Baujahre verteilt würde, müsse sie, falls Finnland und Russland sich in dem vom Finanzminister vorgeschlagenen Verhältnis daran beteiligten, den wirtschaftlichen Ruin Finnlands bedeuten.

Wenn der finnische Staat an dem Unternehmen teilnehmen solle, müsse sein Anteil gemäss den Mitteln festgelegt werden, über die er verfüge, und man müsse versuchen, andere Linien ausfindig zu machen, die sowohl die Baukosten als auch die Betriebskosten herabsetzen könnten. In diesem Sinne betrachtete der Senat es als angebracht, auf den in der russischen Presse gemachten Vorschlag hinzuweisen, dass eine Bahn zwischen Joensuu und dem nordrussischen Kemi gebaut werde. Diese Linie würde nur eine Länge von 428 km haben und durch ein verhältnismässig leicht befahrbares Gebiet verlaufen. Später könne man sie von Kemi bis auf die Halbinsel Kola weiterführen. Diese Strecke wäre zweifellos wirtschaftlich vorteilhaft, weil sie sowohl das Eismeer als auch das Weisse Meer mit dem Saimaa- und dem Ladogasee sowie weiter mit Petersburg verbinden würde. Die Entfernung nach Petersburg würde auf diese Weise wesentlich kürzer als über Oulu. Eine Eisenbahn von Joensuu nach Kemi liess sich nach der Schätzung des Senats mit einem Kostenaufwand von 25 Millionen Finnmark bauen, wovon Finnland ein Viertel zu bestreiten bereit sei. In jedem Fall, welche Richtung man auch für die zu bauende Bahn wählte, mussten nach der Meinung des Senats im nächsten Sommer an Ort und Stelle genaue, ins einzelne gehende Untersuchungen durchgeführt werden. Erst aufgrund der Ergebnisse dieser Untersuchungen könne man die endgültige Entscheidung treffen. Bei der Entsendung von Untersuchungs Expeditionen und der Erstattung der von ihnen verursachten Kosten sei Finnland bereit mitzuwirken.

Generalgouverneur Heiden schickte das Gutachten des Senats in russischer Übersetzung an den Ministerstaatssekretär weiter, ohne irgendwelche Kommentare hinzuzufügen.³⁰ Nun übersandte v. Daehn die Akten dem Finanz-

³⁰ Heiden an v. Daehn am 20. 11./2. 12. 1893. VSV 105/1896.

minister Witte, wobei er seinerseits die Notwendigkeit betonte, sich um baldmöglichste endgültige Festlegung der Endstation der geplanten Bahn an der Eismeerküste zu bemühen.³¹ Der Ministerstaatssekretär erhielt schon nach fünf Tagen Antwort und zwar vom Verkehrsminister Krivošein, der mitteilte, dass er den Befehl bekommen hatte, zur Erörterung der Angelegenheit ein besonderes Komitee einzuberufen, an dem Vertreter des Verkehrs-, Finanz-, Innen-, Kriegs- und Marineministeriums, des Reichskontrollamts und der finnischen Regierung teilnehmen sollten. Für den Verlauf der Strecke müsse eine der folgenden Alternativen gewählt werden: 1) von Kasan nach Kotlas, 2) von Vologda nach Archangelsk oder 3) von Oulu nach Murman. Der Senat möge nun für dieses Komitee seinen Vertreter bestimmen, worüber Krivošein möglichst baldige Benachrichtigung erbat. Als v. Daehn den Senat von diesem Plan in Kenntnis setzte, empfahl er seinerseits für diesen Auftrag den Leiter der Verkehrsexpedition, Senator v. Alfthan.³² Der Senat ging in seiner Sitzung vom 10. 1. 1894 darauf ein und wählte Baron v. Alfthan zu seinem Vertreter in dem eben erwähnten Komitee. Gleichzeitig äusserte der Senat den Wunsch, dass ihm Gelegenheit zur Abgabe seines Gutachtens vor der endgültigen Entscheidung der Frage geboten werde, falls das Komitee den Bau einer durch finnisches Gebiet verlaufenden Bahnstrecke beschliesse. Heiden und v. Daehn hatten dem nichts hinzuzufügen.³³

Welche Massnahmen hatte denn Witte im Laufe des Herbstes 1893 ergriffen, als die finnischen Behörden noch mit blossen Annahmen und Vermutungen operieren mussten? Im Geist des geschäftigen Finanzministers hatte sich ein neuer, mächtiger Plan herausgebildet, das Wirtschaftsleben ganz Nordrusslands durch den Bau von Eisenbahnen zu entwickeln, und von diesem Plan bildete die Murmanfrage nur noch einen Teil. Neben ihr waren andere Pläne aufgetaucht: für eine Bahn Vologda—Archangelsk sowie für eine andere zwischen Kotlas und Kasan, die die Oberläufe von Dvina und Wolga miteinander verbinden sollte und mit deren Hilfe ein Kontakt zwischen Eismeer und Kaspischem Meer hergestellt werden konnte. Ganz ebenso, wie in bezug auf den finnischen Senat verfahren worden war, hatte man sich für die letztgenannten Bahnpläne an die entsprechenden russischen Behörden gewandt, um die Angelegenheiten eingehend zu klären. Über die Linie Kasan—Kotlas machte technische Angaben die Eisenbahngesellschaft Moskau—Kasan und über die Linie Vologda—Archangelsk die Bahngesellschaft Moskau—Jaroslav—Vologda, denn die geplanten Strecken sollten unmittelbare Fortsetzungen der im Besitz dieser

³¹ v. Daehn an Witte am 27. 11. 1893. VSV 105/1896.

³² VSV 105/1896.

³³ Prot. des Ökonomiedep. des Senats vom 10.1.1894, VSV 105/1896.

Gesellschaften befindlichen Bahnen sein. Da es jedoch aus finanziellen Gründen nicht möglich war, alle drei Linien gleichzeitig zu bauen, war es die Aufgabe des nun einzuberufenden Komitees zu entscheiden, welche der obenerwähnten Bahnen am wichtigsten und für das Reich am vorteilhaftesten sein würde. Nach der Beschlussfassung sollten die Bauarbeiten unverzüglich in Angriff genommen werden. Zum Vorsitzenden des Komitees hatte der Kaiser auf gemeinsamen Vorschlag des Finanz- und des Verkehrsministers den Gehilfen des Verkehrsministers, Ingenieurgeneral N. P. Petrov, berufen.

Ausser vom finnischen Senat und von den obengenannten Eisenbahngesellschaften erhielt das Komitee zusätzliches Material auch von vielen anderen Seiten. Für eine Bahnlinie Vologda—Archangelsk äusserten sich nachdrücklich u. a. der Gouverneur von Vologda, Wirklicher Staatsrat V. Z. Kolenko, und der frühere Gouverneur von Archangelsk (später von Kaluga), Fürst N. D. Golitsyn. Beide begründeten ihren Standpunkt mit lokalwirtschaftlichen Gründen. Derselben Meinung war natürlich der damalige Gouverneur von Archangelsk, Wirklicher Staatsrat A. P. Engelhardt, nach dessen Ansicht aber auch die Linie Kasan—Kotlas dermassen wichtig war, dass man trotz allem beide Bahnen gleichzeitig zu bauen versuchen sollte. »Was dann die Eisenbahn zwischen Oulu und irgendeinem Hafen der Murmanküste betrifft, so kommt es mir vor, dass diese Bahn weder dem Handel Russlands, der wirtschaftlichen Entwicklung des nördlichen Grenzlandes noch überhaupt der Sache Russlands in jener Gegend nützlich sein wird, sondern dass sie sogar einige unerwünschte Folgen haben kann. Falls diese Bahn gebaut wird, verwandelt sich die ganze Murmanküste in kurzer Zeit in eine finnische Kolonie, einen Teil Finnlands. Die Besiedlung des Murmangebiets durch Russland wird dann unmöglich.« Hier tritt das übliche Misstrauen wieder klar zutage. Andererseits lässt es sich auch denken, dass Engelhardt, wenn er die Vorteile der von ihm befürworteten Bahnprojekte hervorhob, keinen Anlass hatte, die dritte Alternative in sehr günstigem Licht erscheinen zu lassen. Ganz gleiche Gesichtspunkte betonte der Gouverneur von Nižnij Novgorod, Generalleutnant N. B. Baranov, der früher das gleiche Amt in Archangelsk bekleidet hatte, was auch bei der Beurteilung seines Standpunktes berücksichtigt zu werden verdient. Seiner Meinung nach musste die Linie Kasan—Kotlas von sehr grosser wirtschaftlicher Bedeutung sein, aber vom Standpunkt des Gesamtreichs betrachtete er doch die Schaffung der Linie Vologda—Archangelsk unbedingt als das Wichtigste, weil sie das Weisse Meer unmittelbar mit den zentralen Gouvernements des Reiches verbinden würde. Von Archangelsk aus könne man seinerzeit die Bahn über Soroka und Kemi bis an die Murmanküste weiterführen, für einen dort zu gründenden Kriegshafen; dann würde die Strecke in ihrer ganzen Ausdehnung

durch das Wohngebiet einer zuverlässigen russischen Bevölkerung verlaufen. Deshalb müsse baldmöglichst mit den Bauarbeiten für die Linie Vologda—Archangelsk begonnen werden. Baranov erläuterte seine Auffassungen noch in einem Artikel, den er in den »Moskovskija Vjedomosti« vom 28. 1. 1894 veröffentlichte.³⁴ Er erklärte darin die Gründung eines Kriegshafens an der Murmanküste für ganz unumgänglich. Der Schaffung einer durch Finnland verlaufenden Bahnlinie widersetzte er sich entschieden, weil in diesem Fall der wirtschaftliche Nutzen der neuen Bahn ausschliesslich Finnland zugute käme und das Murmangebiet von finnischer Bevölkerung besetzt werden würde, die sich schon jetzt in bedenklichem Mass dorthin ausgebreitet habe. Strategisch sei die Richtung von Oulu ostwärts ebenfalls unvorteilhaft, weil die Strecke dann viel zu nahe der schwedischen Grenze verlaufen würde. »Man braucht kein Strategie zu sein, um die Bedeutung der eilig gebauten Bahn Luleå—Ofoten einzusehen. Die heilige Pflicht der Regierung ist es, diesen von unseren Feinden gut ausgearbeiteten Plan abzuwehren.« Es sei gar zu tollkühn, den Kriegshafen an der Murmanküste der Gefahr auszusetzen, dass sein einziger Lebensnerv zu beliebiger Zeit den Schweden und den unzuverlässigen Finnen preisgegeben und leicht abzuschneiden wäre. Baranov weist auch auf die Zeit hin, als die Russen mit »naiver Gleichgültigkeit« die zielbewussten Bestrebungen der Finnen verfolgten, ihre Bahnen mit dem schwedischen Eisenbahnnetz zu verbinden. Nun habe jedoch die Regierung die damit verbundenen Gefahren erkannt. Auf keinen Fall solle man die Eismeerbahn durch das Gebiet Finnlands führen, und der Linie Vologda—Archangelsk sei unbedingt der Vorzug zu geben.

Auch bei Baranov ist deutlich eine doppelte Motivierung zu beobachten. Einerseits Hass und Misstrauen des schroffen Nationalisten gegen »Fremdstämmige« und Nachbarvölker, andererseits der Wunsch, seine eigene Bahnlinie auf Kosten der beiden anderen Alternativen durchzusetzen.³⁵ Baranovs Artikel veranlasste einen heftigen Gegenangriff in der Zeitung »Svjet«, die sich folgendermassen äussert: »Was ist denn eigentlich dieses Finnland? Selbst haben wir ihm die Autonomie gegeben, und wir können sie ihm auch wegneh-

³⁴ Moskovskija Vjedomosti vom 28. 1. 1894.

³⁵ LINDBERG, der im Archiv des UD auf die schwedische Übersetzung von Baranovs Zeitungsbeitrag gestossen ist, aber das übrige zu dieser Frage gehörende Quellenmaterial gar nicht kennt, vermutet in seiner Geschichte der schwedischen Aussenpolitik von 1872—1914, S. 121, dass die Meinung Baranovs die »amtliche Auffassung« Russlands von der Eismeerfrage widerspiegeln. Diese Hypothese ist nicht zutreffend, weil es eine »amtliche Auffassung« von dieser Sache noch gar nicht gab, sondern lediglich eine Anzahl von verschiedenen Seiten gegebene Gutachten, aus denen das oben erwähnte Komitee gerade eine begründete Gesamtansicht herauskristallisieren sollte.

men, wenn es die Interessen des Kaiserreichs erfordern. Gerade deshalb, weil die Gemüter der Finnen — durch die bösertige Hetze der schwedischen Partei — sich gegen Russland gewandt haben, gerade deshalb muss in Finnland eine russische Reichseisenbahn gebaut werden. In diesem Fall ist es nicht der Würde des russischen Volkes gemäss, der Gefahr auszuweichen, sondern man muss ihr begegnen. Die Beziehungen zwischen Finnland und Russland haben sich falsch entwickeln können, was an unserer bisherigen fehlerhaften und gleichgültigen Politik liegt.»³⁶ Im Prinzip waren also sowohl Baranov als auch Komarov, der Artikelschreiber des »Svjet«, derselben Meinung in ihrem Misstrauen gegen Finnland und Schweden, aber Komarov hielt es für besser, harte Massnahmen zu ergreifen, mit anderen Worten, Russland sollte zur Sicherung des Reiches eine Eisenbahn auch in Finnland bauen.

Während diese Polemik geführt wurde, hatte das von Ingenieurgeneral Petrov geleitete Komitee bereits mit seiner Arbeit begonnen. Seine erste Sitzung hielt es am 22. 1. 1894 ab. Die Arbeit ging recht schnell vor sich; schon nach reichlich zwei Monaten, am 5. April, konnte das Komitee mitteilen, dass seine Tätigkeit abgeschlossen war.³⁷ In der Eröffnungssitzung erklärte General Petrov, dass die im Vorschlag des Finanzministers enthaltene Bahn von Oulu nach einem Hafen an der Murmanküste untrennbar mit der Frage des Baus eines Kriegshafens an dieser Küste zusammenhing. Deshalb bat der Vorsitzende die dem Komitee angehörenden Vertreter der Armee, ihre Meinung über die Angelegenheit zu äussern. Darauf stellte der Vertreter des Kriegsministeriums, Generalmajor Sollogub, fest, dass die Murmanküste ein ödes, fast unbewohntes Gebiet sei, wo die Erbauung eines Kriegshafens ungeheure Summen aus der Reichskasse beanspruchen würde und vor allem verfrüht wäre. Wenn aber im Murmangebiet ausreichende wirtschaftliche Voraussetzungen entständen, wenn das Gebiet besiedelt würde, Industrie und Handel dort geschaffen würden usw., so würde zweifellos mit diesen wirtschaftlichen Interessen auch die Sorge für die Land- und Seeverteidigung des Gebiets kommen. Vorher aber war nach der Ansicht von Generalmajor Sollogub die Gründung eines Kriegshafens eine völlig verfrühte und zu riskante Massnahme. Dieser Meinung schloss sich der Vertreter des Marineministeriums, Generalmajor Čikalev, vorbehaltlos an. Nach diesen kategorischen Äusserungen erkannte das Komitee, dass die in Frage

³⁶ Svjet vom 1. 2. 1894; s. auch Moskovskija Vjedomosti vom 1. 3. 1894.

³⁷ Von den Protokollen des Petrov'schen Komitees befindet sich eine gedruckte russische Zusammenfassung im Privatarchiv des Komiteemitglieds Senator v. Alfthan. Weder in finnischen noch in russischen amtlichen Archiven hat man sie gefunden. Auf diesem Dokument fusst auch die obige Darlegung des Materials, das dem Komitee zur Verfügung gestellt wurde.

stehenden Eisenbahnpläne ausschliesslich vom Standpunkt der wirtschaftlichen Interessen Nordrusslands betrachtet werden mussten. Die militärische Seite des Problems, die einige russische Zeitungen so stark betont hatten, war nun von den Sachverständigen ganz eliminiert worden.

Auf Antrag des Vertreters der Reichskontrolle, Kollegienassessor Gorenko, wurden ausser den obenerwähnten Bahnprojekten auch die vom Finnischen Senat angeregte Strecke Joensuu—Kemi und deren Alternativlinie Sortavala—Petrozavodsk—Kemi in Erwägung gezogen. Sie waren beide als Variationen der geplanten Murmanbahn anzusehen. Hier brauchen wir jedoch nur noch die Alternativen zu betrachten, die den Bau einer Strecke durch Finnland vorsahen. Der Vertreter des Finanzministeriums, Wirklicher Staatsrat Romanov, trat als Sprachrohr Wittes auf und befürwortete nachdrücklich den Bau einer Murmanbahn. Er konnte den militärischen, strategischen Gesichtspunkten nicht beistimmen, die man gegen die Linie Oulu—Murman vorgebracht hatte, hielt es aber für unleugbar, dass es auch eine vorteilhaftere Strecke geben konnte, nämlich Sortavala—Petrozavodsk—Kemi—Murman, die die Hauptstadt des Kaiserreichs mit dem Ladoga- und dem Onegasee, dem Weissen Meer und schliesslich auch der Murmanküste verbinden würde. Seines Erachtens war es aufs ganze gesehen schwer, die Murmanbahn und die anderen in Nordrussland geplanten Strecken in eine Rangordnung zu bringen. Der Vorzug sei derjenigen Linie zu geben, deren Finanzierungsproblem sich am leichtesten lösen lasse, in Zukunft aber solle man sie alle zu verwirklichen suchen.

Der zweite Vertreter des Finanzministeriums, Wirklicher Staatsrat Maksimov, betonte desgleichen die Gleichwertigkeit der vorgeschlagenen Hauptlinien. Die Strecke Sortavala—Kemi werde jedoch lediglich in dem Fall nützlich werden, dass die finnischen Bahnen von Sortavala bis Petersburg den allgemeinen Bestimmungen unterworfen würden, die über die Verwaltung der Eisenbahnen im Kaiserreich und über die auf ihnen einzuhaltenden Tarife erlassen waren, denn wenn auf dieser Linie zwei voneinander unabhängige Verwaltungsinstanzen mit getrennten Tarifsystemen tätig wären, würde sie keinerlei Nutzen bringen. Nun bemerkte auch der Vertreter Finnlands, Baron v. Alftan, woher der Wind wehte. Nachdem er in den Anfangssitzungen des Komitees noch die Linie Sortavala—Kemi warm befürwortet hatte, teilte er später mit, dass er sich die Sache von neuem überlegt habe und zu dem Ergebnis gelangt sei, dass vom Standpunkt der Interessen des gesamten Kaiserreichs doch der Bau der Strecke Vologda—Archangelsk unbedingt am wichtigsten sei und die örtlichen Interessen Finnlands diesen Bau nicht hindern dürften. Wichtig sei auch die Schaffung der Bahn Kasan—Kotlas, und er sei geneigt, die Linie Sortavala—Kemi erst an die letzte Stelle zu setzen. Auf diesen Standpunkt stellte sich die Mehrheit des

Komitees. Bei der Betrachtung der Motive dieser Stellungnahme verdient die Äusserung des Vertreters des Verkehrsministeriums, Staatsrat Sumarokov, berücksichtigt zu werden, in der dieser feststellte, dass wenn man zuerst die Murmanbahn bauen wollte, die grösstenteils durch dünnbesiedelte Einöden verlaufen würde, man die Baukosten aus der Reichskasse bestreiten müsste, was den Aufschub der Verwirklichung des Projekts in unbestimmte Zukunft bedeuten würde. Dies sei wegen des dringenden Bedürfnisses der nördlichen Gebiete nach einer Eisenbahn nicht wünschenswert. Dagegen sei für den Bau der anderen vorgeschlagenen Strecken reichliche wirtschaftliche Unterstützung vonseiten interessierter örtlicher Privatunternehmer zu erwarten. Diese wirtschaftlichen Realitäten bewirkten, dass im Schlussgutachten des Komitees die Schaffung einer durch Finnland verlaufenden Bahnlinie unbarmherzig an die letzte Stelle gesetzt wurde. Das Komitee beschloss, in erster Linie den Bau der Strecke Vologda—Archangelsk zu empfehlen, der dann auch durchgeführt wurde. Eine Frage, die höchst verhängnisvolle Folgen für Finnland hätte zeitigen können, war nun wenigstens aufgeschoben.

Den entscheidenden Schlag versetzte dem Murmanplan der Tod Alexanders III. im Herbst 1894. Noch im Sommer vorher hatte Witte auf seine Anordnung persönlich eine Inspektionsreise an die Murmanküste unternommen und nach seiner Rückkehr dem todkranken Kaiser eingehend über seine Reise und seine dabei gemachten Beobachtungen Bericht erstattet. In seinen Erinnerungen erklärt Witte, er sei überzeugt, dass wenn Alexander III. länger gelebt hätte, Murmansk der Hauptstützpunkt der russischen Flotte geworden wäre und das unglückliche Streben an den eisfreien Ozean bei Port Arthur unterblieben wäre. In dieser Äusserung dürfte politische Nach-Toresschluss-Weisheit mitspielen, aber man kann doch wohl die Ansicht vertreten, dass sie bezeichnend für das Interesse ist, das Alexander III. und sein Finanzminister für die Murmanfrage empfanden. Dagegen hatte Generaladmiral Grossfürst Alexei Alexandrovič in erster Linie den Gedanken entwickelt, dass Libau zum Haupthafen gemacht werden müsse, und es gelang ihm, den jungen Kaiser für sich zu gewinnen, der dann ohne Wissen des Finanzministers einen Ukas erliess, durch den Libau zum Hauptstützpunkt der Flotte bestimmt und die Ausführung aller damit zusammenhängenden Pläne angeordnet wurde. Witte war nun vor eine vollendete Tatsache gestellt und musste sich damit abfinden, dass der Murmanplan vorläufig begraben wurde. Die Auffassung des Generaladmirals teilten auch — wie schon gesagt — der Chef des Oberkommandos, General Obručev, und der Marineminister Čichatsov. Ihre Ansicht passte andererseits gut zu den oben behandelten allgemeinen Mobilmachungsplänen Russlands. Laut Wittes Angaben hat Nikolai II. später mit Tränen in den Augen dem Grossfürsten Konstantin

Konstantinovič erzählt, dass er gezwungen gewesen war, gegen seinen eigenen Willen und den seines verstorbenen Vaters den Ukas über Libau zu unterschreiben, weil sein Onkel, Grossfürst Alexei Alexandrovič, mitgeteilt hatte, er betrachte die entgegengesetzte Handlungsweise als persönliche Kränkung und werde in diesem Fall sofort vom Amte des Generaladmirals zurücktreten.³⁸

Im Jahr 1901 begann endlich der Staat mit dem Bau der Bahnstrecke Petersburg—Vjatka. Dabei erwachte der Gedanke, von dieser Linie eine Zweigbahn nach Petrozavodsk zu bauen, die man seinerzeit weiter nordwärts fortsetzen könnte. Es war schon Geld für die Strecke nach Petrozavodsk bereitgestellt, als der Ausbruch des Russisch-Japanischen Krieges alle Pläne zunichte machte, indem die für die Bahn bestimmten Geldmittel für die Bedürfnisse der Armee verwendet wurden. Nach dem Kriege lag die Bahnbautätigkeit im europäischen Russland lange Zeit ganz darnieder. Hingegen begünstigte die Regierung Eisenbahnbauten privater Gesellschaften. So wurde in den Jahren 1910—12 die »olonetzische Eisenbahngesellschaft« ins Leben gerufen, die sich den Bau einer Strecke nach Petrozavodsk zur Aufgabe machte. Die Arbeit war jedoch noch unvollendet, als der Ausbruch des ersten Weltkriegs eine ganz neue Situation mit sich brachte.³⁹

Der finnische Senat liess nicht nach in der Verfolgung seiner eigenen Ziele.⁴⁰ Sobald eine geringe Erleichterung der Lage eingetreten war, wandte er sich wieder an Ministerstaatssekretär v. Daehn mit der Feststellung, dass das Petrovsche Komitee zu dem Ergebnis gekommen war, in erster Linie die Bahn Vologda — Archangelsk zu empfehlen, mit deren Bau auch bereits angefangen worden war. Später sei dann die Frage des Baus einer Eisenbahn von Petersburg nach Petrozavodsk und weiter nach Kemi angeschnitten worden. Da es nun so aussehe, als ob alle Pläne, eine durch Finnland verlaufende Strecke nach der Murmanküste zu bauen, fallen gelassen wären, erlaubte sich der Senat, der mit der Vorbereitung eines dem kommenden Landtag vorzulegenden, künftige Eisenbahnbauten betreffenden Antrags beschäftigt war, die untertänige Anfrage, ob er in den jetzigen Verhältnissen die Frage des Baus einer Bahnlinie von Oulu nach Tornio wieder aufnehmen könne, soweit wirtschaftliche u. a. Umstände dazu Anlass gäben, oder ob man trotz allem immer noch auf den Bau dieser Linie verzichten solle. Dem Protokoll nach widersetzte sich Senator Sohlman diesem Gedanken, den v. Alfthan befürwortete, weil der Senat nach Sohlmans Auffassung die Sache nicht genügend von neuem erwogen hatte,

³⁸ WITTE, a. a. O. I S. 5—10.

³⁹ NIKOLAI EMELJANOFF (Jemeljanov), Rysslands framträngande till Atlanten och de rysk-svenska relationernas framtid, Helsingfors 1915, S. 10—11.

⁴⁰ Prot. des Ökonomiedep. des Senats vom 5. 12. 1895, VSV 105/1896.

so dass er es in dieser Phase noch nicht als passend betrachtete, den Kaiser damit zu belästigen. Derselben Meinung waren die Senatoren Ignatius und Gadd. Bei der Abstimmung blieben die Gegner des Vorschlags jedoch in der Minderheit, während die übrigen Senatoren diesen unterstützten, so dass der Beschluss des Senats demgemäss ausfiel.

Generalgouverneur Heiden legte in einem Schreiben, das er dem Gesuch beifügte, seine abweichende Meinung dar. Der Antrag des Senats sollte seines Erachtens abgelehnt werden, weil der Bau der in Frage stehenden Bahn über 9 Millionen Finnmark kosten würde und ihre Rentabilität mehr als fragwürdig wäre.⁴¹ Nachdem v. Daehn die Angelegenheit Witte mitgeteilt hatte, antwortete dieser, er werde sie baldmöglichst Seiner Majestät dem Kaiser vorlegen, da ja die derzeitige Sachlage auf einer Entscheidung des vorigen Herrschers vom Sommer 1893 beruhe. Witte erzählt in seinen Erinnerungen von dieser Vorlage der Sache: »Der Herrscher sagte mir: 'Der Landtag hat zum zweitenmal einen Beschluss über die Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Schwedens gefasst. General Daehn hat mir mitgeteilt, dass mein Vater diesen Beschluss nicht bestätigt hat, obwohl Sie der Ansicht waren, dass dafür keine Hindernisse beständen, und dass Sie wissen, warum mein Vater den Beschluss des Landtags nicht gutgeheissen hat!' Ich berichtete dem Herrscher von meiner Unterredung mit seinem Vater, worauf der Herrscher mich fragte: 'Aber was denken Sie denn jetzt über diese Sache?' Ich antwortete: 'Meiner Meinung nach hatte Ihr kaiserlicher Vater Recht; jedenfalls sind in politischen Dingen die schlechtesten Handlungsweisen Zögern und Schwanken, weil sie die Autorität des Monarchen schwächen.' Darauf aber äusserte der Herrscher: 'Trotz allem werde ich den Beschluss des Landtags bestätigen, weil meines Erachtens Finnland gezeigt hat, dass ich ihm vollständig vertrauen kann und dass die Finnen zu meinen treuesten Untertanen gehören.'» Witte spricht dann die Ansicht aus, dass dieses Gespräch sehr deutlich die Einstellung Nikolais II. zu Finnland widerspiegelt, bevor der Zar unter den Einfluss des Kriegsministers Kuropatkin geriet.⁴²

Von der Entscheidung des Kaisers benachrichtigte Witte den Ministerstaatssekretär, der diese Mitteilung auf dem Amtswege an den Senat weiterleitete.⁴³ Dieser legte dann gemäss den Vollmachten, die er erhalten hatte, am 28. 11. 1896 seinen Vorschlag vor, um eine kaiserliche Gesetzesvorlage über den Bau einer Eisenbahn Oulu — Tornio herbeizuführen.⁴⁴ Da man noch nicht wusste, an

⁴¹ Heiden an v. Daehn am 16./28. 12. 1895, VSV 105/1896.

⁴² WITTE, a.a.O. II S. 226.

⁴³ VSV 105/1896.

⁴⁴ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 28. 11. 1896, VSV 111/1898.

welchem Ort im Tornioflusstal Schweden sein Bahnnetz enden lassen würde, betrachtete der Senat es vorläufig als das Angebrachteste, die Linie nicht bis in die Stadt Tornio selbst hineinzuführen, sondern sie am Ostufer des Flusses gegenüber der Stadt abzuschliessen. Dagegen hatte der stellvertretende Generalgouverneur Gončarov nichts einzuwenden.⁴⁵ Nun wandte sich v. Daehn gemäss einer im Jahr 1891 erlassenen Verordnung⁴⁶ an den Kriegsminister des Kaiserreichs, Generaladjutant Vannovskij, mit der Bitte um ein Gutachten zur Frage der Bahn Oulu — Tornio. Die vom 5. 2. 1897 datierte Antwort des Kriegsministers ist höchst interessant. Eingangs bemerkt Vannovskij, er wolle auf die wirtschaftliche Seite der Bahnfrage nicht eingehen, da Generalgouverneur Heiden sie in seinem Vorschlag, den Plan abzulehnen, bereits erwähnt habe. Der stellvertretende Generalgouverneur Gončarov dagegen hatte nach Vannovskijs Auffassung den Antrag des Senats nur darum befürwortet, weil er wusste, dass es in der Angelegenheit schon eine Vorentscheidung des Kaisers gab, der er nicht widersprechen zu können glaubte. Der Kriegsminister liess sich jedoch dadurch nicht binden. Er fährt fort: »Bei einem Zusammenstoss zwischen uns und westlichen Mächten, wobei Schweden sich den letzteren anschliessen kann, werden unsere Streitkräfte in Finnland in erster Linie in den Südteilen des Landes konzentriert werden, während dessen Nordteile lediglich militärischer Bewachung überlassen bleiben. Solange Schweden keine enge Eisenbahnverbindung mit Finnland hat, sind in diesen nördlichen Gegenden keine ernstesten Kriegshandlungen zu erwarten, aber dadurch, dass eine Eisenbahn von Oulu nach Tornio geführt wird, öffnet man einen geeigneten Weg für das Eindringen feindlicher Truppen in den Nordteil des Grenzlandes.« Zwar könne man sich denken, dass der Unterschied der Spurweite und Zerstörungsmassnahmen auf den Bahnstrecken die Tätigkeit des Feindes stören würden, aber trotzdem könnten diese als Hindernisse für den Feind anzusehenden Umstände nicht als wesentlich betrachtet werden, da verschiedene Spurweite nicht mehr ein unüberwindliches technisches Hindernis für den Einsatz rollenden Materials auf fremden Bahnen bedeute. Man könne nicht sicher sein, dass das rollende Material davor gerettet werden könne, den Schweden in die Hände zu fallen, da die Bahnlinien sich in den Händen der finnischen Bevölkerung befänden, die vielleicht nicht ohne Sympathie dem Angriff des Feindes gegenüberstehen werde. Schliesslich bat Vannovskij den Ministerstaats-

⁴⁵ Gončarov an v. Daehn am 28. 12. 1896/9. 1. 1897, VSV 111/1898.

⁴⁶ Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 27/1891. Diese Verordnung schrieb vor, dass in Fragen, die auf irgendeine Weise die Interessen des Kaiserreichs berührten, der Ministerstaatssekretär ein Gutachten des zuständigen russischen Ministers einzuholen hatte, bevor die betreffende Sache dem Herrscher vorgelegt wurde.

sekretär, diese Gesichtspunkte ausschliesslich dem Kaiser darzulegen. Auf keinen Fall dürften sie dem finnischen Landtag bekannt werden.⁴⁷ Am 15. Februar 1897 unterbreitete v. Daehn dem Kaiser sowohl den Antrag des Senats als auch das Gutachten des Kriegsministers. Der Kaiser genehmigte den Vorschlag des Senats unverändert und wies die Einwände seines eigenen Kriegsministers zurück. Einen besseren Beweis für die von UŠAKOV betonte geringe Autorität des Oberkommandos kann man wohl kaum finden.⁴⁸ So hatten die Finnen gesiegt, und dem Landtag des Jahres 1897 ging eine kaiserliche Vorlage betreffs des Baus einer Bahn zwischen Oulu und Tornio zu. Der Landtag, völlig ahnungslos in bezug auf die grosspolitischen und strategischen Berechnungen, die mit der Frage verbunden waren, debattierte einige Zeit über lokalwirtschaftliche Gesichtspunkte und nahm dann den Vorschlag unverändert an. Der Senat und der Generalgouverneur hatten dem Beschluss der Volksvertretung nichts hinzuzufügen, und der Kaiser bestätigte diesen endgültig am 11. 2. 1898.⁴⁹ Somit war der Bau der Strecke Oulu — Tornio beschlossen, und um die Eisenbahnen Finnlands war es wieder ruhig. Diese Ruhe dauerte jedoch nicht mehr lange Zeit. Die ganze Entwicklung des Grossfürstentums stand im Begriff, in eine völlig neue Phase einzutreten.

⁴⁷ Es ist denn auch bezeichnend, dass v. Daehn dieses Dokument nicht seiner Kanzlei zwecks Hinzufügung zu der betreffenden VSV-Akte überliess, sondern es bei sich aufbewahrte. Laut einem Vermerk, den Kanzleichef Nyman im Jahr 1908 in russischer Sprache in die Akte gemacht hat, ist das Dokument später dem betreffenden Memorial beigefügt worden, bei dem es auch noch ist. VSV Cc 72/1897.

⁴⁸ Hier ist ausser der Vorentscheidung des Kaisers noch dessen persönliche Abneigung gegen Vannovskij zu berücksichtigen. Dieser verhielt sich gegenüber dem jungen Herrscher viel zu »lehrhaft« — eine Eigenschaft, die Nikolai II. bei den Ministern aus der Zeit seines Vaters am allerwenigsten leiden konnte (vgl. WITTE, a.a.O. II S. 227). Noch am Ende desselben Jahres musste Vannovskij denn auch seinen Ministersitz an Kuropatkin abtreten.

⁴⁹ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 10. 12. 1897, VSV 111/1898.

DIE EISENBAHNPOLITIK GENERALGOUVERNEUR BOBRIKOV

Nachdem im Herbst 1896 Generaladjutant Heiden vom Amte des Generalgouverneurs zurückgetreten war, fungierten als Stellvertreter des Kaisers in Finnland lange nur vorübergehend mit dieser Aufgabe betraute Personen. Erst im August 1898 wurde das Amt wieder für ständig besetzt, indem der Herrscher auf Vorschlag des Kriegsministers Kuropatkin zum Generalgouverneur von Finnland den Stabschef der Gardetruppen und des Petersburger Militärbezirks, General Bobrikov, ernannte, der zugleich die Beförderung zum Generaladjutanten erhielt. Die Motive dieser Wahl waren ganz offensichtlich. Kuropatkin plante eine Reform des finnischen Wehrpflichtgesetzes, zu deren Durchführung man eines fähigen und energischen Mannes bedurfte, der ausserdem ein genügendes Mass an militärischer Sachkenntnis besitzen sollte. Diesen Anforderungen entsprach Bobrikov, der schon jahrelang anstatt seines nominellen Vorgesetzten, des Grossfürsten Vladimir Aleksandrovič, der tatsächliche Kommandeur des Petersburger Militärbezirks gewesen war und sich in dieser Eigenschaft mit den strategischen Problemen Nord- und Nordwestrusslands sehr gut vertraut gemacht hatte. Seiner politischen Denkweise nach war Nikolai Bobrikov ein überzeugter Nationalist. Bei seiner Ernennung legte er dem Kaiser einen ins einzelne gehenden Plan vor, wie Finnland dem Kaiserreich angenähert werden sollte. In diesem Plan, den man heute kennt, wird von den Eisenbahnen nichts gesagt. Sie gehörten also wenigstens nicht in Bobrikovs nächstes Arbeitsprogramm und blieben auch den ganzen Herbst 1898 im Hintergrund. Der neuernannte Generalgouverneur hatte übergenug an andere Dinge zu denken. Andererseits ist es klar, dass Bobrikov als Soldat keineswegs in Unkenntnis über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen für das Gesamtreich sein konnte. Es fehlte nur der äussere Anstoss, der die Bahnfrage wirklich aktuell gemacht hätte. Dieser kam denn auch im Frühling 1899.

DIE VERWALTUNG

In der Senatssitzung vom 12. Mai 1899 wurde mit der endgültigen Verhandlung des Entwurfs einer neuen Verordnung über die Verwaltung der finnischen Staatseisenbahnen begonnen. Wegen des raschen Wachstums des Bahnnetzes

und des Bahnverkehrs hatte sich die bisherige, vom Jahr 1888 stammende Verwaltungsverordnung schon verhältnismässig früh als mangelhaft und veraltet erwiesen. Ihre Neufassung war seit 1891 in der Eisenbahndirektion, im Senat und in einem eigens gegründeten technischen Sachverständigenkomitee erörtert worden.¹ Der wichtigste Grund für eine Reform bestand darin, dass sich mit zunehmendem Verkehr immer mehr unbedeutende Kleinigkeiten bei der Eisenbahndirektion ansammelten, da sie nach der alten Verordnung von dieser Instanz entschieden werden mussten. Die so entstandene Lage vergrösserte ungemein die Arbeitslast der Direktion und raubte dadurch dieser die Möglichkeit, sich ausreichend in die wirklich wichtigen Angelegenheiten zu vertiefen. Aus demselben Grunde hatten sich die Möglichkeiten zu genügend oft wiederholten Inspektionsreisen bedenklich vermindert, weil die laufenden Angelegenheiten den Generaldirektor und seine nächsten Gehilfen beinahe vollständig an ihren Dienort Helsinki banden. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass vor kurzem ein besonderes Amt des Gehilfen des Generaldirektors geschaffen worden war, der seinen Dienst in Petersburg tat. Ausserdem war es unnötig, dass viele Fragen der örtlichen Verwaltung der Bahnlinien über die Eisenbahndirektion gehen mussten, obwohl sie besser an Ort und Stelle aufgrund örtlicher Sachkenntnis hätten entschieden werden können. Um eine Besserung der Lage zu erzielen, schlugen die Eisenbahndirektion und der Senat vor, dass die Bahnverwaltung dezentralisiert würde, indem nach dem Vorbild des in Schweden eingeführten Systems Bezirksdirektionen gegründet würden, die dann jede in ihrem Bezirk die lokalen und weniger bedeutungsvollen Angelegenheiten entscheiden sollten. Genauere Vorschriften über Zusammensetzung und Befugnisse der Bezirksdirektionen wollte der Senat später erlassen. Diesem vom Verkehrssenator Bergbom vorgelegten Programm wurde auf Anregung von Senator Nybergh der Vorbehalt hinzugefügt, dass dem Senat das Recht überlassen bleiben sollte, über die Bezirkseinteilung wie auch über deren Ausdehnung zu entscheiden, d.h. ob sie sich gleich auf alle Bahnen Finnlands erstrecken sollte oder anfangs nur auf einen Teil von ihnen. Der Vorschlag, dem der Senat eine von ihm entworfene neue Besoldungsordnung für das Eisenbahnpersonal beifügte, wurde dann in normaler Weise über den Generalgouverneur ans Staatssekretariat geschickt, um von diesem dem Kaiser vorgelegt zu werden.²

¹ Über die Vorbereitungsphasen des Verordnungsentwurfs s. näher TEODOR MUNCK, *Hallinnollinen historiikki*. (Suomen valtionrautatiet 1862—1912 I) S. 238—255.

² Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 12. 5. 1899; VSV 60/1903, KKK 259/1901.

Nun bot sich dem Generalgouverneur Bobrikov die Gelegenheit, sich mit der Frage der Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands in ihrem ganzen Umfang zu befassen. Obwohl der Senat die Sache schon im Mai 1899 zur Sprache gebracht hatte, blieben die Akten den ganzen Sommer in der Kanzlei des Generalgouverneurs liegen. Der Grund dafür war ganz offensichtlich der, dass Bobrikov die Angelegenheit nicht durch einen finnischen Beamten dem Kaiser vorlegen lassen wollte und es für das Beste hielt zu warten, bis v. Plehwe das Amt des Ministerstaatssekretärs übernommen hätte. Erst am 21. 8./2. 9. sandte Šipov, der Gehilfe des Generalgouverneurs, den Verordnungsentwurf nach Petersburg, wobei er zugleich die Bitte äusserte, dass die Sache nicht früher dem Herrscher vorgelegt würde, als Bobrikov seine Meinung darüber in einem besonderen, an v. Plehwe persönlich gerichteten Handschreiben mitgeteilt hätte. Auch dieses höchst interessante Dokument, das ein recht anschauliches Bild von Bobrikovs Bestrebungen und Charakter vermittelt, ist der entsprechenden amtlichen Akte des Staatssekretariats beigelegt.³ Das Schreiben ist vom 24. 8. 1899 datiert — also nur wenige Tage nach der Absendung der Akten nach Petersburg. Gleich eingangs stellt Bobrikov fest, dass der Verordnungsentwurf dem Generalgouverneur gar keinen Anteil an der Ernennung der höchsten Eisenbahnbeamten zubilligte, bei der doch der oberste Chef des Grenzlandes ein Mitspracherecht haben müsse. Auch habe der Generalgouverneur keinerlei Disziplinargewalt; er könne die Beamten weder absetzen noch auch nur bestrafen oder ihnen Verweise und Verwarnungen erteilen. Diese unmögliche Sachlage versuche der Senat in seinem Vorschlag immer noch aufrechtzuerhalten. Im Namen der Gerechtigkeit müsse auch russischen Ingenieuren die Möglichkeit gegeben werden, Ämter in finnischen Verkehrsbetrieben zu erhalten, weil ja Finnen ungehindert entsprechende Ämter in Russland bekommen könnten. Die Amtsbezeichnungen müssten den im Kaiserreich üblichen angeglichen werden.⁴ Ebenso müsse der dienstliche Briefwechsel künftig ausschliesslich in russischer Sprache geführt werden. Ferner weist Bobrikov auf die Bestimmung im Verordnungsentwurf hin, dass Anklagen gegen finnische Eisenbahner, die in Petersburg Straftaten begingen, beim Rathausgericht in Viipuri erhoben werden sollten; das entspreche nicht den Interessen des Gesamtreichs. Der Vorschlag sei in seiner Gesamtheit so abgefasst, dass der Generalgouverneur von den Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung völlig isoliert würde und ihm somit

³ VSV 60/1903.

⁴ An dieser Stelle hat Bobrikov in das sonst mit der Maschine geschriebene Schreiben mit Tinte folgende Worte hinzugesetzt: »... und die Namen der Stationen, die sogar im Gebiet des Gouvernements Petersburg nicht russisch sind, sondern stattdessen ausschliesslich 'tschudisch'.«

ein beträchtlicher Teil der Verwaltung des Grenzlandes genommen würde. Es verdiene auch Beachtung, dass der Senat im Zusammenhang mit den vorgesehenen Bezirksdirektionen auf das schwedische Beispiel hinweise, aber die entsprechenden Experimente im Kaiserreich, die man u.a. auf den Strecken im Südwesten des Reiches mit gutem Erfolg unternommen habe, vollkommen ignoriere. Mit Rücksicht auf die Bedeutung der Eisenbahnen Finnlands für das Gesamtreich sowie auf ihre gesonderte Verwaltung und um bei der Entscheidung dieser Sache grösste Vorsicht und Gerechtigkeit zu üben, war es nach Bobrikov's Meinung angebracht, vor der endgültigen Vorlegung des Antrags Gutachten darüber vom Verkehrs-, Kriegs- und Finanzminister einzuholen. Diese Personen könnten aufgrund ihrer ausgedehnten Erfahrung sowie geleitet von den Erfordernissen des Gesamtreichs und der militärischen Lage nützliche und brauchbare Anmerkungen dazu machen, wie man nach immer grösserer Angleichung der Eisenbahnverwaltung des Grenzlandes an die des Kaiserreichs streben solle. Dieses Ziel entspreche auf seinem Gebiet dem mehrfach von allerhöchster Seite geäusserten Willen des Monarchen, das Grenzland zum Besten des finnischen Volkes an Russland anzunähern.

Als der Verordnungsentwurf in Petersburg eintraf, hatte v. Plehwe sein neues Amt noch nicht angetreten, sondern verbrachte seinen Urlaub auf seinem Landgut in Porošino. Nachdem der neue Ministerstaatssekretär den Brief Bobrikov's erhalten hatte, bat er seinen Gehilfen Graf Armfelt, die Akten durch einen Kurier ihm auf sein Gut zu schicken und ein orientierendes Memorandum über den Charakter der Angelegenheit und ihre bisherigen Phasen beizufügen. Dies geschah auch.⁵ Das Memorandum legte die Auffassung der Finnen von der Sache ausführlich dar. Da diese Gesichtspunkte später von neuem zu besprechen sein werden, wird hier nicht näher auf sie eingegangen. Am Ende seines Memorandums betont Armfelt, dass dem Grossfürstentum in allen seine innere Wirtschaft betreffenden Dingen Autonomie zugesichert war. So seien auch die Eisenbahnen Finnlands ausschliesslich mit den eigenen Mitteln des Landes sowie unter Berücksichtigung der Sonderstellung des finnischen Gebiets und Volkes gebaut worden. Deshalb sei es kaum sachgemäss, sich in Verbindung mit Ministern des Kaiserreichs zu setzen, deren Vollmachten sich nicht auf das Gebiet des Grossfürstentums erstreckten und denen die Voraussetzungen und Bedürfnisse dieses Landes nur wenig bekannt seien. An den Rand des Memorandums hat v. Plehwe seine abweichende Meinung geschrieben: »Diesen

⁵ CARL ALEXANDER ARMFELT, Politiska brev från »ofärdstidens» inbrott 1898—1899, Helsingfors 1923, S. 247—248. Das Memorandum ist in seiner Gesamtheit in schwedischer Übersetzung als Beilage Nr. XI zu dem ebengenannten Werk abgedruckt.

Gesichtspunkten kann ich nicht beistimmen. Der Kriegsminister muss als für die Verteidigung des Reiches verantwortlicher Minister aus strategischen und Mobilmachungsgründen Stimmrecht in solchen Gesetzgebungsfragen haben, die die Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands betreffen.» Der neue Ministerstaatssekretär setzte seinen Willen durch: als er nach Petersburg zurückgekehrt war, wurden vom Kriegs- und Verkehrsminister amtliche Gutachten zur Frage der Verwaltung der finnischen Eisenbahnen erbeten.⁶ Dagegen sah v. Plehwe keine Veranlassung, sich an den Finanzminister Witte zu wenden, der sein persönlicher Feind war.⁷

Die Zeit verging, und man hörte nichts von den Antworten der beiden Minister, so dass der Senat ungeduldig zu werden begann. Das Gefühl der Unruhe wurde sicherlich gesteigert durch die Kenntnis des Inhalts von Bobrikovs Schreiben, über den Armfelt den Verkehrssenator Bergbom unterrichtet hatte. Dieser bat Armfelt um zusätzliche Mitteilungen über die Entwicklung der Lage und äusserte dabei in verhüllter Weise, zugleich aber beissend ironisch seine Auffassung von den Gedanken des Generalgouverneurs: »Man muss sich über die Staatsweisheit wundern, die aus dem Handschreiben, das von hier im Zusammenhang mit der erwähnten Sache abgeschickt worden ist, durchweg hervorgeht . . .»⁸ Andererseits war der Verkehrssenator besorgt wegen der Verzögerung, weil der Verkehr auf den Strecken von Tag zu Tag wuchs, so dass das Bedürfnis nach einer Reform immer brennender wurde. Besonders die Frage der Besoldungsordnung war eilig, weil andernfalls die Unzufriedenheit vor allem der in die unteren Besoldungsklassen eingestuft Eisenbahner einen so hohen Grad erreichen konnte, dass die regelmässige Tätigkeit der Bahnen bedroht worden wäre.⁹

Am 27. November 1899 schickte der Kriegsminister Kuropatkin dem Ministerstaatssekretär v. Plehwe sein Gutachten über die Verwaltung der finnischen Eisenbahnen, das sowohl lang war als auch ins einzelne ging. Der Kriegsminister stellte eingangs fest, dass die geplante Reform in den Hauptzügen den Anforderungen entsprach, die man im allgemeinen an die Verwaltung staatlicher Bahnen stellen musste, zugleich aber verschiedene Einzelheiten enthielt, die er nicht gutheissen konnte. Es handelte sich dabei um folgendes:

⁶ VSV 60/1903.

⁷ Ein anschauliches und klares Bild von den Beziehungen zwischen Witte und v. Plehwe gibt der Gehilfe und Kanzleichef des Letztgenannten, VLADIMIR JOSIFOVIČ GURKO, in seinem Erinnerungswerk »Features and Figures of the Past«, das im Exil in den Vereinigten Staaten veröffentlicht worden ist (Stanford 1939, S. 201—226).

⁸ Bergbom an Armfelt am 4. 2. 1900, C. A. Armfelts Sammlung, VA.

⁹ Bergbom an Armfelt am 14. 11. 1899 und 22. 12. 1899, C. A. Armfelts Sammlung, VA.

1) Die Amtsbezeichnungen könnten, ohne dass es die Sache beeinflussen würde, den im Kaiserreich gebräuchlichen angeglichen werden; daneben sollte das in der russischen Benennung der finnischen Staatsbahnen vorkommende Wort *p r a v i t e l j s t v e n n y j a* (staatliche) durch das Synonym *k a z j o n n y j a* ersetzt werden, das in der amtlichen Bezeichnung der russischen Staatsbahnen vorkam.

2) Zum Dienstort des Gehilfen des Generaldirektors sollte Helsinki bestimmt werden. Das Motiv dafür sei, dass der durch allerlei Kanzleiarbeiten gebundene Generaldirektor unter den derzeitigen Verhältnissen nur eine einzige Inspektionsreise jährlich auf den ihm anvertrauten Bahnlinien unternehmen könne, obgleich der Nutzen unbestreitbar sei, den solche Reisen durch die Kontrolle der Tätigkeit der Beamten brächten. Wenn man es für notwendig halte, die im Petersburger Gouvernement verlaufende Strecke der unmittelbaren Aufsicht des Gehilfen des Generaldirektors zu unterstellen, müssten Planstellen für zwei Gehilfen geschaffen werden, von denen der erste unbedingt in Helsinki seinen Dienstort haben und als Stellvertreter des Generaldirektors fungieren müsse.

3) Kuropatkin machte darauf aufmerksam, dass der Verordnungsentwurf zwar alle die Angelegenheiten aufzählte, die im Plenum der Eisenbahndirektion verhandelt werden sollten, aber nirgends etwas darüber sagte, welche Ordnung z. B. bei der Verhandlung der Erweiterung vorhandener Strecken und Stationen oder von Vorschlägen zum Bau neuer Bahnlinien usw. eingehalten werden sollte. Diese Dinge seien von wesentlicher militärischer Bedeutung, und im Kaiserreich dürfe die Beschlussfassung über derartige Fragen nicht ohne die Teilnahme eines Vertreters der Armee geschehen. Der in Finnland tätige Vertreter der Armee — der Militärtransportchef — erhalte jedoch keine Benachrichtigung über Arbeiten, die zur Hebung der Transportkapazität der Eisenbahnen unternommen würden, und habe auch nicht die Möglichkeit, aus den lediglich in den örtlichen Sprachen veröffentlichten Zeitungen Nachrichten über den Bau ganzer Bahnlinien von strategischer Bedeutung zu entnehmen. Deshalb hielt Kuropatkin es für notwendig, gemäss der im Kaiserreich herrschenden Gewohnheit dem Militärtransportchef das Recht zur Teilnahme an den Sitzungen der Eisenbahndirektion einzuräumen und zwar mit dem gleichen Stimmrecht, wie es die Mitglieder der Direktion hatten. Ebenso solle er zu den Sitzungen der Verkehrsexpedition des Senats hinzugezogen werden, um an der Verhandlung der in sein Gebiet fallenden Fragen teilzunehmen.

4) Ferner ging aus dem Verordnungsentwurf hervor, dass der Senat beabsichtigte, das Militärtransportkontor der Eisenbahndirektion, das bisher ausserplanmässig gewesen war, in eine planmässige Behörde umzuwandeln. Diese Massnahme war nach Kuropatkins Meinung völlig richtig, aber die Benennung

wollte er insofern geändert sehen, dass das Kontor fortan Mobilmachungsabteilung der Eisenbahndirektion und der es leitende Beamte Leiter der Mobilmachungsabteilung genannt werden sollte. Von diesem Beamten müsse die vollständige Beherrschung der russischen Sprache verlangt werden. Er solle über einen Gehilfen und zwei oder drei Schreiber verfügen. Die Ernennung eines Gehilfen sei notwendig, weil die Mobilmachung der Eisenbahnen eine dermassen komplizierte Aufgabe bilde, dass den Leiter der Mobilmachungsabteilung nur ein solcher Beamter nötigenfalls ersetzen könne, der sich beizeiten und gründlich auf diese Aufgabe vorbereitet habe. Wenn der Leiter aus dem einen oder anderen Grunde plötzlich aus dem Amt scheiden müsste und es keinen Stellvertreter gäbe, könnten die Eisenbahnen schon im Frieden in eine schwierige Lage geraten, und im Kriegsfall wären sie dann unbedingt unfähig zur Durchführung des Mobilmachungsplans.

5) Gegen die vom Senat vorgeschlagene Einteilung in Bezirke und Gründung von Bezirksdirektionen hatte Kuropatkin nichts einzuwenden. Die Vorteile der Bezirkseinteilung habe man auch im russischen Verkehrsministerium anerkannt, und ihre Durchführung sei bereits im Gange.

6) Laut dem Verordnungsentwurf sollte vom Generaldirektor Erfahrung in der Eisenbahntechnik sowie gute Vertrautheit mit den Verkehrsverhältnissen des Landes verlangt werden; auch bei den Strecken- und Maschinendirektoren sollten technische Kenntnisse auf ihren jeweiligen Gebieten vorausgesetzt werden. Von allen diesen Personen erwartete man also technische Kenntnisse im Eisenbahnwesen, aber aus dem Vorschlag wurde nicht ersichtlich, in welcher Weise der Senat die Kenntnisse feststellen wollte, über die die zu Ernennenden verfügten. Nach der Meinung des Kriegsministers mussten dafür zweifellos bestimmte Bedingungen gestellt werden, mit anderen Worten, ein mit Erfolg absolvierter Kurs an einer der höheren Speziallehranstalten, die es in allen europäischen Ländern einschliesslich Russlands gab. Eine derartige Lehranstalt gab es auch in Helsinki (das Helsinkier Polytechnikum, die heutige Technische Hochschule), und der Senat hatte nach Kuropatkins Ansicht wahrscheinlich die Absicht, auch weiterhin die Ämter des Verkehrswesens mit Absolventen des Kurses dieses Instituts zu besetzen, die »mit der Organisation des Verkehrswesens und den Verkehrsverhältnissen im Lande gut vertraut« seien. Kuropatkin fährt fort: »Das Grossfürstentum Finnland, das einen untrennbaren Teil des Kaiserreichs Russland bildet, kann keine gesonderte, geheime Verkehrsorganisation und keine besonderen Verkehrsverhältnisse haben, die von den im Kaiserreich herrschenden stark abweichen würden. Soweit einige Unterschiede auftreten, sind sie so unbedeutend, dass man mit ihnen in kürzester Frist vertraut werden kann. Deshalb besteht gar kein Grund, für die höheren Ämter nur

Kenntnisse der Verkehrsorganisation und der Verkehrsverhältnisse des eigenen Landes zu verlangen oder — was dasselbe bedeutet — unbedingt nur den Kurs einer höheren technischen Lehranstalt im Grossfürstentum Finnland, sondern zu den genannten Ämtern müssen auch solche Personen zugelassen werden, die den Kurs einer entsprechenden Lehranstalt im Kaiserreich absolviert haben, und nicht nur finnische Untertanen, sondern auch Russen, da ja im Dienste der Eisenbahnen des Kaiserreichs heute eine beträchtliche Anzahl von Finnen steht und viele von diesen sogar hohe Ämter bekleiden.» Ausserdem müsse die unbedingte Anforderung gestellt werden, dass der Generaldirektor, sein Gehilfe, die Abteilungsleiter und das ganze Personal der Verkehrssektion die russische Sprache beherrschten. Der Generaldirektor werde vom Kaiser auf Vorschlag des Senats ernannt, die übrigen Beamten dagegen vom Senat allein; in keinem der beiden Fälle sei die Rede vom Generalgouverneur. Eine derartige Besetzung der Ämter könne man nicht als normal und passend betrachten. Darum müsse bestimmt werden, dass die Besetzung der höchsten Ämter des Eisenbahnwesens nur mit Zustimmung des Generalgouverneurs geschehen dürfe. Ausser in der Frage der Ernennungen versuche der Vorschlag des Senats auch sonst auf jede Weise den Generalgouverneur beiseitezuschieben, was die Eisenbahnverwaltung betreffe. Er könne keine Beamten entlassen, nicht in die Bezirkseinteilung der Strecken, in die Aufstellung von Verwaltungs- und Dienst-anweisungen für das Personal eingreifen, usw. Dies alles beabsichtige man trotz der grossen Bedeutung der Eisenbahnen für das Gesamtreich durchzuführen. Um die Lage zu bessern, müssten die Eisenbahnen Finnlands in ihrer Gesamtheit der Befehlsgewalt des Generalgouverneurs unterstellt werden, wobei als Vermittler zwischen ihm und den finnischen Behörden der Militärtransportchef fungieren könnte.¹⁰

Es ist kaum übertrieben, wenn man feststellt, dass diese «Untersuchung» ein wenig vorteilhaftes Bild von ihrem Verfasser gibt. Neben all dem Mangel an Sachkenntnis, der in dem Schreiben zutage tritt, fällt vielleicht am meisten die ungewöhnliche Genauigkeit und Ausführlichkeit auf, mit der sich der Kriegsminister einer gewaltigen Weltmacht in die Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung eines unbedeutenden Grenzlandes vertiefen zu müssen glaubte. Diese Tatsache ist ungeachtet dessen auffällig, dass die vorbereitende Arbeit natürlich von Stabsoffizieren ausgeführt wurde, die dem Kriegsminister unterstellt waren. In diesem Zusammenhang kommt einem ohne weiteres die Beurteilung in den Sinn, die Witte über Kuropatkin abgegeben hat: »Ein intelligenter und braver General mit der Seele eines Stabsschreibers.«¹¹ Wenn auch diese Äusserung

¹⁰ VSV 60/1903.

¹¹ WITTE, a.a.O. I S. 287.

von einem persönlichen Feind des Kriegsministers stammt, dürfte sie doch u.a. aufgrund der Erfahrungen des Russisch-Japanischen Krieges in dem Sinne begründet sein, dass die grösste Schwäche Kuropatkins ganz offenbar der Mangel an Phantasie und schöpferischer Fähigkeit war, ein Mangel, den er durch unermüdlichen Fleiss und durch Pflichtgefühl zu ersetzen versuchte. Die Folge davon war ein übermässiges Sichversenken in Einzelheiten, wodurch die Masstäbe der Dinge bei weitem nicht immer richtig blieben. In dem hier in Rede stehenden Zusammenhang ist auch die Möglichkeit einer unmittelbaren Einwirkung Generalgouverneur Bobrikovs auf Kuropatkin in Betracht zu ziehen, obwohl man dafür keine eigentlichen urkundlichen Quellen gefunden hat. Jedenfalls sind die betont vorgebrachten Behauptungen über die Schwäche der Stellung des Generalgouverneurs geeignet, in diese Richtung zu weisen. Kuropatkin befand sich keineswegs in Unkenntnis über die allgemeinen Prinzipien der Tätigkeit Bobrikovs in Finnland, die man leicht auch auf die Eisenbahnfrage anwenden konnte.

Der Verkehrsminister Fürst Chilkov sandte am 16. 1. 1900 nun auch sein Gutachten ab. Darin stellte er fest, dass im Verordnungsentwurf des Senats nichts von einer Unterstellung der Strecke Valkeasaari — Petersburg unter die Aufsicht des Verkehrsministeriums gesagt war.¹² Ebenso wie Bobrikov machte auch Chilkov auf die im Vorschlag des Senats enthaltene Bestimmung aufmerksam, wonach Amtsdelikte, die von Eisenbahnbeamten auf der eben genannten Linie begangen wurden, vom Rathausgericht in Viipuri verhandelt werden sollten. Dies widerspreche dem allgemeinen Grundsatz, dass die Rechtsprechung an demselben Ort geschehen solle, wo die betreffende Straftat verübt worden sei. Ausserdem könne das vom Senat vorgeschlagene Verfahren zu Ungerechtigkeiten führen, weil das russische und das finnische Strafgesetz voneinander abwichen und demgemäss für gleiche Amtsdelikte verschiedene Strafen verhängt würden.¹³

Nachdem die Antworten der beiden Minister eingetroffen waren, gelang es Graf Armfelt zu erreichen, dass v. Plehwe Abschriften davon dem Senat zuschickte, damit dieser sich dazu äussere.¹⁴ Der Senat beeilte sich jedoch nicht besonders, was dem Generalgouverneur Bobrikov Anlass zu ungeduldigen

¹² In den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts hatte man alle russischen Privatbahnen der Aufsicht des Verkehrsministeriums unterstellt. Für die mit den russischen Privatbahnen vergleichbare Strecke Valkeasaari — Petersburg war der entsprechende Beschluss im Jahr 1895 gefasst worden. Vgl. KKK 63/1895.

¹³ VSV 60/1903.

¹⁴ VSV 60/1903; KD 98/9 1900. S. auch den oben erwähnten Privatbrief Bergboms an Armfelt vom 4. 2. 1900.

Bemerkungen über die Verzögerung gab, worauf die finnische Regierung sich zur Begründung auf die schwere Arbeitslast des Verkehrssenators Bergbom berief.¹⁵ Am 23. 1. 1902 wurde endlich das Gutachten des Senats fertiggestellt, worin dieser die von Kuropatkin und Chilkov aufgestellten Behauptungen Punkt für Punkt behandelte:

1) Die Benennung *praviteljstvennyja* war schon seit über 40 Jahren gebräuchlich, d.h. seit die erste Bahn in Finnland gebaut worden war, und kam auch in allen früheren vom Kaiser bestätigten Dienstanweisungen vor. Ausserdem war dieser Fachausdruck sprachlich ein vollständiges Synonym des Wortes *kazjonnyja*, so dass gar kein Grund bestand, die schon im Sprachgebrauch eingewurzelte traditionelle Bezeichnung zu ändern. Dasselbe galt für die Amtsbezeichnungen des Eisenbahndienstes.

2) Die Schaffung des Amtes eines Gehilfen des Generaldirektors in Helsinki war nach der Meinung des Senats unnötig. Zwar hatte der Generaldirektor Inspektionsreisen nach verschiedenen Bahnstrecken zu unternehmen und musste dann von seinem Dienstort abwesend sein, aber der Gehilfe würde, wie der Senat ausführte, doch verhältnismässig selten seinen Chef zu vertreten und somit wenig Arbeit haben. Unter diesen Umständen könne weiterhin einer der Direktoren der Eisenbahndirektion nötigenfalls als Stellvertreter des Generaldirektors fungieren, ein System, das bisher gut seinem Zweck entsprochen habe. An dieser Stelle war der Rückzug des Senats ziemlich vollständig, denn er hatte ja den Vorschlag, Bezirksdirektionen zu gründen, gerade dadurch begründet, dass er sich auf die übermässige Arbeitslast des Generaldirektors berufen hatte, die diesen daran hindere, Inspektionsreisen in genügender Zahl zu unternehmen. Die Ursache dieser Änderung der Stellungnahme des Senats bestand offenbar darin, dass man befürchtete, die Russen würden versuchen, einen ihnen genehmen Mann in die Eisenbahndirektion hineinzubringen, der bei passender Gelegenheit an die Stelle des damals schon fast 80-jährigen und ausserdem kränklichen Generaldirektors Georg Strömberg treten würde. Andererseits war es nach der Meinung des Senats notwendig — im Hinblick auf die Sonderstellung der Strecke Valkeasaari — Petersburg und die grosse Menge der dort an Ort und Stelle zu behandelnden Angelegenheiten — dass es einen Gehilfen des Generaldirektors mit dem Dienstort in Petersburg gab. Der Inhaber dieses Amtes fungiere zugleich als Vertreter der finnischen Eisenbahndirektion in Russland.

3) Ferner hatte der Kriegsminister gefordert, dass der Militärtransportchef mit Stimmrecht an den Sitzungen der Eisenbahndirektion teilnehmen solle,

¹⁵ KKK 259/1901.

wenn über die Erweiterung bestehender Bahnlinien und Stationen sowie über den Bau neuer Bahnen verhandelt werde. Diesen Vorschlag erklärte der Senat für unbegründet, weil diese Dinge keineswegs in der Eisenbahndirektion entschieden wurden, sondern zuerst vom Landtag beschlossen und dann vom Kaiser bestätigt wurden. Die Eisenbahndirektion könne lediglich auf Bitte des Senats ihr Gutachten abgeben. (Die technische Planung neuer Bahnlinien und ihr Bau gehörte dagegen in die Zuständigkeit der Wege- und Wasserbauverwaltung, worüber der Senat allerdings strenges Stillschweigen bewahrte, damit nicht auch diese Behörde in den nun aufgetauchten unangenehmen Plan hineingezogen würde.) Gemäss der Verordnung von 1891 war der Ministerstaatssekretär von Finnland verpflichtet, in Sachen, die die Interessen des Kaiserreichs berührten, sich nach der Meinung der betreffenden russischen Minister zu erkundigen, was nach der Auffassung des Senats die Interessen des Gesamtreichs völlig sicherte. Aus diesen Gründen und in Einhaltung der finnischen Gesetze war der Senat der Ansicht, dass er keinerlei Massnahmen zur Änderung der Stellung des Militärtransportchefs ergreifen könne. Die Eisenbahndirektion war eine finnische Behörde, weshalb es der Senat nicht passend fand, dass dorthin eine Person käme, die nicht im Dienste des finnischen Staates stände. Der Militärtransportchef könne sich stets an die Eisenbahndirektion wenden, und soweit die Forderungen der Militärbehörden begründet gewesen seien, hätten Senat und Eisenbahndirektion sie immer berücksichtigt. Soweit bekannt, seien auch keine Klagen über die bisherige Sachlage gekommen. Über eine Hinzuziehung des Militärtransportchefs zu den Sitzungen der Verkehrs-expedition des Senats könne in diesem Zusammenhang gar nicht diskutiert werden, da es sich nun um eine Verordnung über die Eisenbahnverwaltung handle und nicht um die Geschäftsordnung des Senats.

4) Der Senat hatte nichts gegen die Änderung der Benennung des Militärtransportkontors in den Ausdruck Mobilmachungsabteilung und auch nichts dagegen, dass von deren Leiter die Beherrschung der russischen Sprache verlangt würde. Ebenso erklärte sich der Senat einverstanden mit der Schaffung des Amtes eines Gehilfen für diesen Leiter, wobei er jedoch darauf hinwies, dass man auch ohne dieses neue Amt zurechtkäme.

5) Hinsichtlich der Ernennungen stellte der Senat fest, dass Finnland zwar ein untrennbarer Teil des Kaiserreichs sei, aber die Verhältnisse in beiden Ländern doch sehr verschieden seien, besonders auf wirtschaftlichem Gebiet. Die Kenntnis dieser Besonderheiten Finnlands sowie seiner Verkehrsverhältnisse, Gesetze, Sprachen, seiner gesellschaftlichen Struktur und Verwaltung wie auch seiner Sitten könne man nur ausnahmsweise ausserhalb der Landesgrenzen erlangen. Technische Kenntnisse dagegen könne man sich natürlich

überall aneignen, und der Vorschlag des Senats enthalte in dieser Beziehung auch keine einschränkenden Bestimmungen. Falls man es als nötig betrachte, sei der Senat bereit, die Zulassungsbedingungen in der Weise zu präzisieren, dass für die Ernennung in Ämter des Eisenbahndienstes die Absolvierung des Kurses des Helsinkier Polytechnikums oder einer entsprechenden russischen oder ausländischen Lehranstalt vorausgesetzt würde. Da jedoch die finnischen Rechtsnormen klar festgelegt hätten, welche Personen berechtigt seien, Ämter im Grossfürstentum zu bekleiden, bestehe kein Grund, das in der zu erlassenden Verordnung besonders zu erwähnen. Deshalb äusserte der Senat die untätigste Bitte, dass der Kaiser die Forderung des Kriegsministers betreffend den Zutritt von Russen zu Ämtern in Finnland nicht berücksichtigen möge. Da es über die von finnischen Beamten zu verlangenden Kenntnisse der russischen Sprache ebenfalls schon allgemeine Bestimmungen gebe, solle man auch diese Frage nicht mit der Verordnung über die Eisenbahnverwaltung verquicken.

Die Auffassung des Kriegsministers Kuropatkin vom Anteil des Generalgouverneurs an den Ernennungen in Ämter fusste, wie der Senat weiter ausführte, gar nicht auf den wirklichen Verhältnissen und den geltenden Gesetzen. Zu allen vom Senat vorgenommenen Beamtenernennungen sei ein Gutachten des Generalgouverneurs erforderlich. Wenn er sich dem Standpunkt der Mehrheit des Senats nicht anschliesse, werde die Angelegenheit dem Kaiser zur Entscheidung unterbreitet. Die Behauptung des Kriegsministers sei also in dieser Hinsicht völlig unzutreffend. Zu der Frage der Unterstellung der Eisenbahnen unter die Befehlsgewalt des Generalgouverneurs erklärte der Senat, dass die Bahnen einen Zweig der öffentlichen Wirtschaft des Landes bildeten und ihre Verwaltung somit auf der im Grossfürstentum herrschenden Ordnung beruhen müsse. Nach den geltenden Bestimmungen seien die Angelegenheiten der öffentlichen Wirtschaft im Ökonomiedepartement des Senats und die Eisenbahnverwaltungssachen vor allem in der Verkehrsexpedition dieses Departements zu verhandeln. Die Eisenbahnen gemäss dem Vorschlag des Kriegsministers unmittelbar dem Generalgouverneur zu unterstellen würde nicht im Einklang mit diesen Prinzipien stehen und auch sonst kaum günstig für die Entwicklung des finnischen Eisenbahnwesens sein, an der sich auch der Ständelandtag nach der geltenden Landtagsordnung intensiv beteilige. Jedem Landtag sei eine kaiserliche Vorlage über Verwendung der Gelder des Verkehrswesens für die folgende Finanzperiode zuzuleiten, und in diesem Zusammenhang werde der Haushaltsplan für die Eisenbahnen beschlossen.

Zu den Einwänden des Verkehrsministers Fürst Chilkov bemerkte der Senat, dass im Verordnungsentwurf deshalb die Unterstellung der Strecke Valkeasaari — Petersburg unter die Aufsicht des Verkehrsministeriums nicht erwähnt

sei, weil man dies für selbstverständlich gehalten habe. Der Senat sei jedoch bereit, seinen Vorschlag mit einem derartigen Zusatz zu versehen. Die Erhebung von Anklagen wegen auf dieser Strecke begangener Amtsdelikte müsse vor einem finnischen Gericht geschehen, weil die betreffenden Beamten im Dienste des Grossfürstentums Finnland ständen und den in Finnland geltenden kaiserlichen Bestimmungen über Besoldung, Ruhegehalt usw. unterständen. Da sie die gleichen Rechte und Pflichten hätten wie diejenigen Bahnbeamten, die im Gebiet des Grossfürstentums selbst arbeiteten, habe auch die Anklageerhebung in derselben Ordnung und unter Anwendung derselben Gesetze wie bei diesen zu erfolgen. Andernfalls würde das Personal der Strecke Valkeasaari — Petersburg rechtlich in eine andere Stellung geraten als das entsprechende Personal im Grossfürstentum, und der Eisenbahndirektion würde durch die Verschiedenheit der Gesetze Finnlands und Russlands die Möglichkeit genommen, in russischem Gebiet verübte Straftaten sachgemäss zu verfolgen. Da trotz allem in dieser Frage unterschiedliche Meinungen auftreten könnten, sei der Senat bereit, im Falle der Einwilligung des Kaisers den Erlass einer ganz gesonderten Dienstvorschrift über die Verwaltung der Linie Valkeasaari — Petersburg und den Verkehr auf dieser Linie zu erwägen. Schliesslich beantragte der Senat die Rückgabe des ganzen Verordnungsentwurfs, um ihn mit den ebenerwähnten Zusätzen zu ergänzen.¹⁶

In der Kanzlei des Generalgouverneurs wurde das Gutachten des Senats nun einer gründlichen, ins einzelne gehenden Prüfung unterzogen. Als Ergebnis des Zusammenwirkens des Kanzleichefs Seyn und des Militärtransportchefs von Finnland, Oberst Dračevskij, entstand ein umfangreiches Memorandum, in dem die Frage der Verwaltung der Eisenbahnen des Grossfürstentums ausführlich betrachtet wurde. Zweck der Denkschrift war es, als Grundlage für ein Gutachten zu dienen, das Generalgouverneur Bobrikov über die Angelegenheit erstattete.¹⁷ Nach der Auffassung der Verfasser des Memorandums konnte man den Standpunkt des Senats bei weitem nicht als überzeugend ansehen. In allen Ländern gebe es zwei Kategorien von Eisenbahnen: staatliche (*k a z j o n n y j a*) und private (*č a s t n y j a*). Da es sich so auch in Russland verhielt und Finnland einen untrennbaren Teil des Kaiserreichs bildete, könne es keine Ausnahme machen, um so weniger, als der Senat selbst feststelle, dass die Wörter *p r a v i t e l j s t v e n n y j a* und *k a z j o n n y j a* Synonyme seien. Die blosse Berufung auf die Tradition sei kein ausreichender Grund, denn man würde sich bald an die praktische und aus Gründen der Einheitlichkeit erforderliche Namensänderung gewöhnen.

¹⁶ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 23. 1. 1902; VSV 60/1903.

¹⁷ VSV 60/1903; KKK IV. Abteilung 147/1902.

Die Schaffung des Amtes eines Gehilfen des Generaldirektors in Helsinki sei als eine völlig zweckentsprechende, zeitgemässe Massnahme zu betrachten. Nur wenn der Generaldirektor einen solchen voll kompetenten Stellvertreter habe, könne er eine genügende Anzahl von Inspektionsreisen auf den ihm anvertrauten Bahnlinien unternehmen. Die Wichtigkeit des Amtes eines Gehilfen werde — im Gegensatz zu der Meinung des Senats — auch dadurch unterstrichen, dass die finnischen Eisenbahnen in letzter Zeit Zugzusammenstösse und andere Unfälle zu verzeichnen gehabt hätten, die von der unzulänglichen Ausbildung des Personals herrührten. Dies alles beweise die Notwendigkeit genauerer Aufsicht und öfter wiederholter Inspektionsreisen, eine Notwendigkeit, die gerade der Senat selbst in seinem Gesuch vom 12. 5. 1899 betont habe.

Die formalen Einwände des Senats dagegen, dass der Militärtransportchef stimmberechtigt an der Verhandlung der Angelegenheiten in der Eisenbahndirektion und in der Verkehrsexpedition des Senats teilnehme, könnten die Zweckmässigkeit einer solchen Neuerung vom Standpunkt des Gesamtreichs nicht widerlegen. Ausserdem seien diese Einwände auf der falschen Annahme aufgebaut, dass solchen Personen, die im Dienste des Kaiserreichs ständen, die Möglichkeit fehle, örtliche Ämter in Finnland zu bekleiden. Der Hinweis des Senats darauf, dass der Militärtransportchef sich bei der Mobilmachung oder beim Erforderlichwerden sonstiger Truppentransporte mit einer Eingabe an die Eisenbahndirektion wenden könne, beweise, dass der Senat sich weder die militärische Bedeutung der Eisenbahnen noch die Dienstpflichten des Militärtransportchefs völlig klargemacht habe. Da die Armee ihre Pläne für die Verteidigung des Reiches auf der Transportkapazität der Eisenbahnen aufbaue, müsse sie offenbar die Möglichkeit haben, sich durch ihre Vertreter mit dem wirklichen Zustand des Bahnnetzes im ganzen Reich vertraut zu machen, um die Massnahmen herauszufinden, die zu dessen Verstärkung und Erweiterung notwendig seien, damit die Bahnen den Anforderungen eines Krieges entsprächen. Auch auf administrativem und wirtschaftlichem Gebiet sei es nötig, sich mit der allgemeinen Tätigkeit des Eisenbahnwesens bekanntzumachen, weil auch diese Dinge die Mobilmachungsbereitschaft der Bahnlinien und die Verwirklichungsmöglichkeiten von Truppentransporten beeinflussten. Diese Kenntnisse seien erreichbar, wenn der Militärtransportchef an der Verhandlung der Angelegenheiten in der örtlichen Eisenbahndirektion teilnehme. Der Hinweis des Senats, dass es nicht zu den Aufgaben der Eisenbahndirektion gehöre, Vorschläge für den Bau neuer Bahnstrecken zu machen, biete nur eine Stütze für die Forderung, den Militärtransportchef zu den Sitzungen der Verkehrsexpedition hinzuzuziehen, wo diese Fragen jedenfalls zur Sprache kämen. Aufgrund des im Obigen

Dargelegten betrachteten Seyn und Dračevskij die Begründungen des Senats für das Unverändertlassen der Stellung des Militärtransportchefs als unhaltbar und empfahlen, sie unberücksichtigt zu lassen.

Der Mobilmachungsabteilung solle eine allgemeinere Benennung gegeben werden, nämlich der Name Militärtransportabteilung, denn in ihre Zuständigkeit gehöre nicht nur die Sorge für die Mobilmachungsbereitschaft der Eisenbahnen, sondern auch allgemeinere Fragen des Transports von Truppen und Material sowohl im Kriege als auch im Frieden. Bemerkenswert ist, dass die Herren hier — offenbar ohne es zu merken — gegen den Kriegsminister polemisierten, denn er hatte ja gerade verlangt, dass die Bezeichnung in das Wort Mobilmachungsabteilung geändert werde.

Im Kaiserreich eröffne den Zugang zu höheren Ämtern des Eisenbahnwesens ausschliesslich ein an einer dortigen Hochschule abgelegtes Examen. Wer im Ausland studiert habe, müsse ergänzende Prüfungen an einer Hochschule im Kaiserreich bestehen, bevor er in ein solches Amt ernannt werden könne. Da Finnland ein untrennbarer Teil des Kaiserreichs sei, könnte man dasselbe System auch dort einführen. Der betreffende Punkt im Vorschlag des Senats sei völlig unnötig, weil die Prüfungsforderungen der Hochschulen des Kaiserreichs durchaus nicht niedriger seien als die des Helsinkier Polytechnikums, sondern im Gegenteil sogar höher. Die Verzeichnisse von Bewerbern um Ämter, die der Senat dem Generalgouverneur vorlege, gäben bei weitem nicht immer Auskunft über die russischen Sprachkenntnisse der Bewerber, weil diese aus falschem Patriotismus oder aus der Furcht, boykottiert zu werden, oft kein Zeugnis über Kenntnisse im Russischen beifügten. Darum sei es notwendig, die Beherrschung der russischen Sprache zur Bedingung für die Ernennung in Ämter der Eisenbahndirektion zu machen. Da die Eisenbahner auf der Strecke Valkeasaari — Petersburg in unmittelbare Berührung mit Verwaltung und Bevölkerung des Gouvernements Petersburg kämen, müsse man bei allen dort Diensttuenden die volle mündliche Beherrschung des Russischen voraussetzen. Überhaupt seien russische Sprachkenntnisse höchst wünschenswert für alle Angestellten der finnischen Eisenbahnen, um die Nachteile und Schwierigkeiten zu beseitigen, die sonst bei einer Mobilmachung der Truppen auftreten würden.

Was die Rechtsreform betreffe, sei es nicht angebracht, für die Finnen eine Ausnahme von dem allgemeinen Grundsatz zu machen, sondern finnische Bahnbeamte sollten gemäss diesem Prinzip für ihre Straftaten vor Petersburger Gerichten zur Verantwortung gezogen werden, weil die Linie Valkeasaari — Petersburg nach dem Gesetz den Privatbahnen Russlands gleichgestellt sei.

In sein endgültiges, vom 30. April/13. Mai 1902 datiertes Gutachten nahm

Generalgouverneur Bobrikov alle im Obigen wiedergegebenen Gesichtspunkte auf, die somit hier nicht mehr wiederholt werden sollen. Die mit dem Verordnungsentwurf verbundene Besoldungsordnung sollte nach Bobrikovs Meinung allmählich im Laufe von drei Jahren in Kraft treten, und an erster Stelle sollten die Massnahmen stehen, die auf die Besserung der Mobilmachungsbereitschaft der Eisenbahnen abzielten. Ausserdem müsse der Senat verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass die finnischen Staatsbahnen allmählich mit ebensolchem rollendem Material ausgestattet würden, wie es im Kaiserreich gebräuchlich sei, und dass die Bahnstrecken überhaupt in einen solchen Zustand versetzt würden, dass die Vereinigung der Bahnnetze keine übermässigen Schwierigkeiten bereite.

Erst am 24. April 1903 wurde der Verordnungsentwurf endgültig dem Kaiser unterbreitet, nachdem er vorher nochmals von Senator Bergbom geprüft worden war.¹⁸ Die Sache wurde dem Herrscher vom Ministerstaatssekretär v. Plehwe vorgetragen, der in seinem dazugehörigen Memorial erklärte, dass er gleicher Meinung mit dem Kriegsminister und dem Generalgouverneur darüber war, dass die russische Benennung der finnischen Staatsbahnen das Wort *k a z j o n n y j a* enthalten müsse und dass von den Beamten der Eisenbahndirektion sowie vom gesamten Personal der Linie Valkeasaari — Petersburg russische Sprachkenntnisse verlangt werden müssten. Ebenso schloss er sich der Ansicht von Generaladjutant Bobrikov an, dass die Bahnen Finnlands mit rollendem Material von den im Kaiserreich verwendeten Typen auszurüsten seien, soweit es technisch möglich sei. Die Mobilmachungsabteilung solle den allgemeiner gehaltenen Namen Militärtransportabteilung erhalten, und in ihr solle das Amt eines Gehilfen des Leiters geschaffen werden.

Die Denkschrift geht folgendermassen weiter: »Was nun die Angleichung der Amtsbezeichnungen der finnischen Eisenbahnverwaltung an die im Kaiserreich gebräuchlichen angeht, so scheint es mir unmöglich, den Vorschlag durchzuführen, wenn man die grundlegenden Unterschiede zwischen dem Eisenbahnwesen Finnlands und dem des Kaiserreichs berücksichtigt.« Auch bestand nach der Meinung v. Plehwes kein Grund, das Amt eines zweiten Gehilfen des Generaldirektors zu schaffen, »weil man in dieser Sache die Erklärung des Senats nicht übergehen kann, dass das genannte Amt sich als unnötig erweisen würde und nur geeignet wäre, die Ausgaben im Eisenbahnbudget zu erhöhen«. Es lässt sich denken, dass das Motiv zu dieser Stellungnahme v. Plehwes das in naher Zukunft zu erwartende Ausscheiden von Generaldirektor Strömberg aus dem Amt gewesen ist. Die Russen hatten ihre eigenen Pläne für die Beset-

¹⁸ VSV 60/1903.

zung dieses wichtigen Amtes, und die Gehilfenfrage war deshalb nicht mehr in gleichem Mass aktuell wie früher. Ferner erklärte der Ministerstaatssekretär, dass die stimmberechtigte Teilnahme des Militärtransportchefs an der Verhandlung der Angelegenheiten in der Verkehrsexpedition des Senats weder zweckmässig noch möglich sei, weil diese Expedition keine kollegiale Behörde sei, sondern die Entscheidungsgewalt allein ihrem Leiter zustehe. Ebensovienig sei es sachgemäss, die Teilnahme des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion bei der Verhandlung solcher Fragen zu fordern, die nicht unmittelbar militärische Interessen berührten, sondern das würde nur — ohne der Sache selbst irgendeinen Nutzen zu bringen — den Militärtransportchef an der Wahrnehmung seiner eigentlichen Amtspflichten hindern. Darum schlug v. Plehwe vor, dass die Beteiligung des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion auf die Angelegenheiten beschränkt werden möge, die unmittelbar die Transportkapazität und Mobilmachungsbereitschaft der Bahnlinien betrafen. Die Frage des Zugangs von Russen zu den Ämtern des finnischen Eisenbahnwesens habe ihre Bedeutung ganz verloren, nachdem in anderem Zusammenhang allgemeine Bestimmungen darüber erlassen worden seien.¹⁹ Ebenso bestehe keine Veranlassung, das Fehlen einer Erwähnung der Zustimmung des Generalgouverneurs im Verordnungsentwurf zu beanstanden, weil keinerlei vom Senat vorgenommene Ernennungen ohne Genehmigung des Generalgouverneurs möglich seien. Die Frage des Ortes der Aburteilung auf der Strecke Valkeasaari — Petersburg begangener Amtsdelikte sei von dem in Rede stehenden Vorschlag des Senats gänzlich zu trennen und dem Justizministerium des Kaiserreichs zur Erwägung anheimzustellen.

Aufgrund dieser seiner Darlegungen bat v. Plehwe den Kaiser, den Verordnungsentwurf zu genehmigen und dem Senat den Befehl zu erteilen, dass er diesen in vorgeschriebener Ordnung veröffentlichen möge. Der Senat solle auch den Zeitpunkt festlegen, an dem die Verordnung in Kraft treten solle. Die Besoldungsordnung solle im Laufe von drei Jahren in Kraft treten, und daneben müssten besonders Massnahmen zur Erhöhung der Mobilmachungsbereitschaft der Eisenbahnen ergriffen werden. Der Herrscher genehmigte den Vorschlag v. Plehwes mit der Änderung, dass der Militärtransportchef das Recht erhielt, an den allgemeinen Sitzungen der Eisenbahndirektion ständig stimmberechtigt teilzunehmen, und dass man ihn auch vor den Senat rufen konnte, um diesem Auskünfte zu erteilen.²⁰

Von der Entscheidung des Kaisers benachrichtigte v. Plehwe Bobrikov,

¹⁹ Allerhöchste Verordnung über den Zugang der Russen zu Ämtern in Finnland vom 18./31. 7. 1902.

²⁰ Das Vortragsmemorial ist in der Akte VSV 60/1903 enthalten.

der seinerseits den Senat davon in Kenntnis setzte.²¹ Der Senat legte nun den Termin des Inkrafttretens der Verordnung fest, und zwar auf den 1. 1. 1904.²² Im Hinblick auf die weitere Entwicklung seien hier noch die wichtigsten Punkte der Verordnung angeführt:

»1. Die Verwaltung der finnischen Staatsbahnen wird von der Eisenbahndirektion wahrgenommen, die ihren Standort in Helsinki hat und dem Ökonomicdepartement des Senats sowie der diesem Departement unterstehenden Verkehrsexpedition unterstellt ist. Zu dieser Direktion gehören der Generaldirektor als oberster Leiter und vier Direktoren, die zugleich jeder als Leiter seiner Abteilung fungieren, nämlich der Büroabteilung, der Verkehrsabteilung, der Bahnstreckenabteilung und der Maschinenabteilung, in die die Eisenbahndirektion eingeteilt ist. Ausserdem gehört zur Direktion der Gehilfe des Generaldirektors, dessen Dienstort Petersburg ist. Über Verwaltung und Aufsicht der zu den finnischen Staatsbahnen gehörenden Strecke Petersburg — Valkeasaari gelten besonders festgelegte Bestimmungen.

2. . . . An den Vollsitzungen der Eisenbahndirektion nimmt stimmberechtigt teil der Chef der Truppentransporte, und er kann erforderlichenfalls in die Sitzungen des Senats gerufen werden, um Erklärungen zu geben . . .

5. Hinsichtlich der Linienverwaltung können die Staatsbahnen auf Anordnung des Senats in Bezirke eingeteilt oder irgendein Teil von ihnen als besonderer Bezirk abgetrennt werden. Zahl und Ausdehnung der Bezirke wird vom Senat bestimmt . . .

8. Die Ämter, für die technische Ausbildung verlangt wird, werden mit solchen Personen besetzt, die die betreffende Abteilung im Helsinkier Polytechnikum oder in einer Fachlehranstalt höchster Stufe im Kaiserreich nach den vom Senat festgelegten Grundlagen absolviert haben . . . Alle Personen, die in der Eisenbahndirektion sowie auf der Strecke Petersburg — Valkeasaari Dienst tun, sollen in Wort und Schrift die russische Sprache geläufig zu gebrauchen imstande sein.»

So war nun ein Plan durchgeführt worden, der sich aus kleinen und bescheidenen Anfängen in eine völlig unvorhersehbare Richtung entwickelt hatte. Die Bezirkseinteilung der Strecken, die den Beweggrund und Hauptinhalt des ursprünglichen Verordnungsentwurfs des Senats gebildet hatte, trat nachher ganz in den Hintergrund, während die russischen Behörden der Verwaltung der finnischen Eisenbahnen überhaupt ihre Aufmerksamkeit zuwandten und sie nach ihrem eigenen Gutdünken umzuformen begannen. Als Ganzes gesehen war ihr Verhalten recht ungleich und teilweise sogar widersprüchlich. Viel Beachtung wurde äusserlichen und an sich unwesentlichen Gesichtspunkten geschenkt. Das Fehlen einer sammelnden und lenkenden Hand ist offensichtlich. Auffallend ist der Unterschied zwischen den Stellungnahmen Bobrikovs

²¹ KKK IV. Abteilung 147/1903; KD 362/33 1903.

²² Prot. des Ökonomicdepartements des Senats vom 30. 6. 1903. Die Verordnung ist in der Finnischen Gesetz- und Verordnungssammlung unter Nr. 86/1903 gedruckt.

und v. Plehwe. Die Zugeständnisse, die am Jekateringofskij Prospekt gemacht wurden, sind wohl in erster Linie auf das Konto von Graf Carl Alexander Armfelt zu setzen, der wegen seiner Dienststellung in fast täglicher Berührung mit v. Plehwe stand. Armfelt arbeitete ständig mit dem Leiter der Verkehrsexpedition des Senats zusammen. In grossen Zügen konnte Bobrikov jedoch mit dem, was er erreicht hatte, zufrieden sein. Sein Erfolg wurde noch dadurch ergänzt, dass das Amt des Generaldirektors der finnischen Eisenbahnen einem Russen übertragen wurde. Der Wirkliche Staatsrat Georg Strömberg, der seit 1862 die Leitung des Eisenbahnwesens im Grossfürstentum innegehabt hatte, war schon mehrere Jahre mit dem Gedanken beschäftigt gewesen, wegen seines hohen Alters und seiner Krankheit aus dem Amt zu scheiden, war aber trotzdem auf seinem Posten geblieben, hauptsächlich wegen der schwierigen politischen Verhältnisse. Im Jahr 1903 gelangte er jedoch zu der Ansicht, sein Amt nicht mehr weiterführen zu können, so dass er um seinen Abschied bat und ihn am 5. Juni auch erhielt.²³ Nun wurde die Ernennung seines Nachfolgers aktuell. Bobrikov legte seine Ansichten darüber in einem Privatbrief an v. Plehwe dar.²⁴ Für die Interessen Russlands war es militärisch, politisch und wirtschaftlich wichtig, sich dessen zu versichern, dass die Verwaltung der finnischen Eisenbahnen in zuverlässigen Händen lag. Deshalb betrachtete Bobrikov es als das Zweckmässigste, als neuen Generaldirektor den Militärtransportchef von Finnland, Generalstabsoberst Dračevskij, vorzuschlagen. Dieser war mit den Eisenbahnfragen sowohl in Finnland als auch im Kaiserreich gut vertraut, vorzugsweise im Hinblick auf einen Krieg, so dass er u.a. für die Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Russlands, die ja geplant wurde, von grossem Nutzen sein konnte. »Ich sehe es als meine Pflicht an, dem hinzuzufügen, dass Oberst Dračevskij, obwohl er die finnische Sprache nicht beherrscht, doch wegen seiner Begabung, seines Taktes und seiner Festigkeit ein völlig kompetenter Kandidat ist, weshalb ich Eure Exzellenz bitte, Seiner Kaiserlichen Majestät mein alleruntertänigstes Gesuch vorzulegen, Oberst Dračevskij in das Amt des Generaldirektors der finnischen Eisenbahnen zu ernennen, ihn aber doch weiterhin im Generalstab zu belassen. Dies wäre eine vollauf verdiente Anerkennung für Oberst Dračevskij, den Teilnehmer an der von den Geschichtsbüchern ehrenvoll erwähnten Verteidigung des Šipka-Passes, wo er opferbereit sein Blut für Zar und Vaterland vergossen hat.« Das waren natürlich schon ganz unübertreffliche Verdienste, wenn es sich um die

²³ MUNCK, a.a.O. S. 267.

²⁴ Eine Kopie des Briefes befindet sich im Privatarchiv des Generalgouverneurs Seyn, Aktendeckel 2, VA.

Ernennung des Generaldirektors der finnischen Staatsbahnen handelte. Zur Sicherheit betonte Bobrikov noch, dass der Senat andernfalls Personen vorschlagen würde, die zwar die örtlichen Sprachen beherrschten, ihm aber völlig unbekannt wären. Deshalb müsse man unbedingt Oberst Dračevskij den Vorrang geben; nur so könne man dem endgültigen Ziel dienen — der engeren Angliederung des Grenzlandes an Russland. »Darum kann ich nicht umhin, der Ernennung Oberst Dračevskijs zum Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen besonders grosse Bedeutung beizumessen.« Der Ministerstaatssekretär leistete Bobrikovs Aufforderung Folge, und am 13./26. August 1903 ernannte der Kaiser Dračevskij in das ebengenannte Amt.²⁵ Der unermüdliche Generalgouverneur hatte wieder eins seiner Ziele erreicht. Wie wir später sehen werden, brauchte er seine Wahl nicht zu bereuen.

DER VERBINDUNGSVERKEHR

Das zentrale Ziel der Eisenbahnpolitik Generalgouverneur Bobrikovs war die Schaffung eines Verbindungsverkehrs zwischen Finnland und Russland.¹ In diesem Sinne trat er energisch für den Bau einer Verbindungsbahn ein, die in Petersburg über die Neva geführt werden sollte.² Der Plan erregte Interesse auch in der Militärtransportverwaltung des Oberkommandos, deren stellvertretender Leiter sich am 19. 6. 1899 an den Generalgouverneur wandte und den Bau der Verbindungsbahn warm empfahl. Diese würde von beträchtlicher Bedeutung für die Verteidigung der Gegend des Finnischen Meerbusens sein, indem sie die an dessen beiden Küsten kämpfenden Truppen miteinander verbinden würde. Ausserdem würde sich dann die Möglichkeit bieten, rollendes Material der finnischen Eisenbahnen bei der Mobilmachung der Warschauer und der Ostseelinien einzusetzen.³ Auf Bobrikovs Initiative wurde in Petersburg ein Komitee technischer Sachverständiger unter dem Vorsitz des Grafen Ignatiev eingesetzt, um die Angelegenheit vorzubereiten. In dem Komitee waren das Verkehrs-, Kriegs-, Finanz- und Innenministerium sowie der finnische Senat vertreten. Nachdem das Ignatievsche Komitee im Mai

²⁵ VSV Cc 250/1903.

¹ Vgl. BORODKIN, a. a. O. S. 161.

² Über die Entstehungsgeschichte der Frage der Nevabrücke s. näher TUOMO POLVINEN, Nevan sillan miljoonat Suomen oikeustaistelussa Historiallinen Arkisto 56, S. 179—183.

³ Das Schreiben ist ins Privatarchiv Generalgouverneur Seyns gelangt (Aktendeckel 2, VA).

1903 seine Arbeit abgeschlossen hatte, wurde die Frage von einer Ministerkonferenz, die im März 1904 unter dem Vorsitz Bobrikovs zusammentrat, einer endgültigen Prüfung unterzogen.⁴ Die Konferenz beschloss den Bau der Verbindungsbahn und verpflichtete Finnland zur Beteiligung an den dadurch entstehenden Kosten. Der Beginn der Bauarbeiten wurde zwar dem Ermessen des Kaisers anheimgestellt, aber die von ihnen vorausgesetzten technischen Untersuchungen und anderen Vorbereitungsmaßnahmen sollten möglichst früh in Angriff genommen werden. »Die Vereinigung der Bahnnetze ist sowohl in militärisch-strategischem als auch in politischem Sinne besonders wichtig. Die heutige Isolierung des finnischen Bahnnetzes beeinträchtigt Mobilmachungstransporte in hohem Grade und kann auch den Nachschub von Verstärkungen erschweren, die nötigenfalls aus den Gouvernements des eigentlichen Russland nach Finnland geschickt werden müssen. Andererseits kann man nicht umhin, auf das neueste Bestreben Schwedens aufmerksam zu werden, seine Bahnen mit dem Eisenbahnnetz Finnlands zu verbinden, was es früher höchst sorgfältig vermied, wobei es die Ausdehnung finnischer Bahnlinien an die schwedische Grenze für einen Ausdruck russischer Eroberungsbestrebungen erklärte.« Die nun zu schaffende feste Bahnverbindung (zwischen Finnland und Russland) sowie die künftige Beseitigung der Zollschwierigkeiten böten dem russischen Handel einen neuen Weg ins Ausland und würden Finnland wirtschaftlich fester als bisher mit dem Kaiserreich verbinden. Die Teilnahme des Grossfürstentums an den Kosten des Bahnbaus war nach Bobrikovs Ansicht unter diesen Umständen ganz natürlich. Es handle sich um eine nicht nur wirtschaftlich vorteilhafte, sondern auch von der Gerechtigkeit erforderte Massnahme, da ja auch das Kaiserreich seinerzeit durch eine Anleihe die Eisenbahnbauten Finnlands unterstützt habe. Gegen diese Begründung Bobrikovs lässt sich natürlich einwenden, dass eine schon längst zurückgezahlte Anleihe etwas anderes ist als eine einmalige Unterstützungszahlung, die nicht zurückgefordert werden kann. Aber der Generalgouverneur hatte auch hierzu eine Erklärung bereit. »Das Grossfürstentum Finnland, das als untrennbarer Teil zum Kaiserreich Russland gehört, hat nahezu hundert Jahre die Gnade seiner Grossmächtigen Wohltäter ausgenutzt und ist so von vielen Lasten befreit worden, die das Gesamtreich hat tragen müssen. Noch dazu hat Finnland die Einnahmen des Regierungsbezirks Viipuri erhalten, die vor 1811 der Reichskasse zugeflossen waren. Diese Summe ist für einen Zeitraum von 93 Jahren auf mehrere Millionen zu berechnen.⁵ Alle diese Gnadenbeweise und Erleichte-

⁴ POLVINEN, a.a.O. S. 188—189.

⁵ Natürlich erwähnte Bobrikov mit keinem Wort die *Ausgaben*, die der Regierungsbezirk Viipuri seinerzeit dem übrigen Finnland verursacht hatte.

rungen haben es dem Grenzland ermöglicht, eine hohe Stufe des materiellen Wohlstands zu erreichen; das örtliche Budget weist schon seit Jahren beträchtliche Überschüsse auf, und die Beschaffung von Kapitalien mit Hilfe von Anleihen ist in Finnland leichter als im Kaiserreich.»⁶ Die Beteiligung Finnlands an den Kosten der Verbindungsbahn sei also völlig angebracht und sachgemäss. Nach den Erinnerungen von Graf Armfelt ging Bobrikov's Eifer in dieser Angelegenheit so weit, dass er fast immer, wenn der Senat die Bewilligung von Geldmitteln für irgendeinen gemeinnützigen Zweck beantragte, für seine Zustimmung die Bedingung stellte, dass ein Posten für die Nevabrücke reserviert würde. Schliesslich hatte auch v. Plehwe die »Lächerlichkeit und Unmöglichkeit« dieses von Bobrikov bei passenden und unpassenden Gelegenheiten wiederholten Hinweises bemerkt, so dass er in einem privaten Handschreiben den Generalgouverneur darauf aufmerksam machen musste.⁷ Jedenfalls erlebte Bobrikov noch vor seinem Tode, dass der Senat für die Verbindungsbahn 2½ Millionen Rubel bewilligt hatte; die Durchführung des Planes blieb jedoch neuen Männern überlassen.

Dasselbe Schicksal erfuhr die im Jahr 1901 vom Generalgouverneur gegebene Anregung, das rollende Material zu vereinheitlichen. In einem Schreiben an den Senat forderte er diesen auf, Massnahmen zu ergreifen, um die finnischen Eisenbahnen mit ebensolchem rollendem Material auszurüsten, wie es im Kaiserreich verwendet wurde. Ausserdem sollten die übrigen Ausrüstungen und Anlagen der Bahnen Finnlands in einen solchen Zustand versetzt werden, dass nach der Vereinigung der Bahnnetze die Züge direkt aus dem Kaiserreich nach Finnland fahren könnten und umgekehrt, ohne dass man die beförderten Güter an den Übergangsstellen neu zu verladen brauchte.⁸ Der Senat legte der Eisenbahndirektion die Angelegenheit zur Erwägung vor. Aus verständlichen Gründen beilte sich die Eisenbahndirektion damit nicht besonders, ungeachtet der gereizten Anfragen Bobrikov's.⁹ Als endlich im Jahr 1903 eine Denkschrift fertiggestellt wurde, enthielt sie eine Schätzung der für den Verbindungsverkehr erforderlichen Gesamtkosten auf etwa 11 Millionen. Aufgrund der späteren Erfahrungen ist es ganz offensichtlich, dass taktische Gesichtspunkte dazu beitragen, dass man eine so grosse Summe errechnete, wenn auch andererseits festgestellt werden muss, dass es den Finnen einigermaßen unklar geblieben

⁶ Vsepoddannešij otčet finljandskago general-gubernatora 1902—1904, St. Petersburg 1904, S. 109—111.

⁷ ARMFELT, a.a.O. S. 249.

⁸ KKK 32/1901.

⁹ KKK 32/1901.

war, was alles die Russen in den Begriff der »Einheitlichkeit« von Ausrüstung und rollendem Material einbezogen. Die gewaltige Höhe der Kosten, die der Verbindungsverkehr beanspruchen würde, betont auch der Verkehrssenator Bergbom in einem Brief vom 29. 1./11. 2. 1903 an den Gehilfen des Ministerstaatssekretärs, Oerstroem.¹⁰ Der Senat gab die weitere Verhandlung der Angelegenheit an ein Sachverständigenkomitee weiter, das unter dem Vorsitz des Wirklichen Staatsrats A. Čepurnov stand.¹¹ Beim Tode Bobrikovs war die Arbeit dieses Komitees noch nicht vollendet.

Etwas mehr Glück hatte der Generalgouverneur in der Frage der Tarife. Es hatte nämlich bei den russischen Militärbehörden Ärger erregt, dass die Truppenbeförderungstarife auf den Bahnen Finnlands höher waren als auf denen des Kaiserreichs. Obgleich die Bahnnetze Finnlands und Russlands noch nicht miteinander verbunden waren, sollte, wie Generalleutnant Sacharov, der Chef des Oberkommandos, an Bobrikov schrieb, im Grossfürstentum unverzüglich derselbe Tarif des Gesamtreichs in Kraft gesetzt werden, der im ganzen Kaiserreich sowohl auf den staatlichen als auch auf den Privatbahnen eingehalten wurde.¹² Nach einigen Versuchen, etwas von diesen Forderungen abzuhandeln, musste der Senat nachgeben und im grossen ganzen dem Verlangen des Oberkommandos Folge leisten.

DIE NEUEN BAHNSTRECKEN

Als am 7./19. Mai 1899 dem Kaiser über die in Finnland einzuhaltende Eisenbahnpolitik Vortrag gehalten worden war, hatte er bestimmt, dass das Ziel dieser Politik darin bestehen sollte, die vorhandenen Bahnlinien in einen besseren Zustand zu versetzen sowie eine Verbindungsbahn zwischen den Bahnnetzen Russlands und Finnlands zu schaffen, zu welchem Zweck eine feste Brücke über die Neva gebaut werden sollte. Im übrigen sollte man bei der Planung neuer Bahnstrecken sehr vorsichtig zu Werke gehen, und vor allem der Bau der Strecke Oulu — Tornio konnte laut dieser Verfügung »ohne nennenswerten Nachteil für die Sache um einige Zeit aufgeschoben werden«.¹ Damit

¹⁰ VSV 60/1903.

¹¹ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 30. 7. 1903.

¹² Sacharov an Bobrikov am 20. 9. 1899, KKK 48/1901, Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 15. 4. 1901. S. auch Archiv des Militärbezirks Finnland, Akte 79/1900 im Kriegsgeschichtlichen Zentralarchiv in Moskau.

¹ Über die Verfügung und ihren Hintergrund s. näher POLVINEN, a.a.O. S. 179—183.

waren die Richtlinien für die Planung neuer Bahnstrecken festgelegt, die zur Zeit Bobrikov's in Finnland eingehalten werden mussten. Besonders einer Weiterführung der nach Oulu gerichteten Strecke widersetzte sich der Generalgouverneur unerschütterlich. »Die im Bau befindliche Eisenbahn zwischen Oulu und Tornio ist sowohl in militärischem als auch in politischem Sinne unvorteilhaft. Indem sie eine Bahnverbindung zwischen Finnland und Schweden herbeiführt, wird sie die unerwünschte Agitation unter der örtlichen Bevölkerung erleichtern und die Möglichkeiten des Feindes erhöhen, von Norden her zu Lande anzugreifen, aus einer Richtung, in der im allgemeinen keine Truppen von uns stationiert sind; die feindlichen Landungsabteilungen dagegen werden mit Hilfe dieser Strecke grössere Operationsfreiheit erlangen, indem sie sich auf Schweden stützen können und weniger abhängig von der Schifffahrtsperiode sowie von allerart gelegentlichen Gesichtspunkten werden, die im Zusammenhang mit Seetransporten auftreten.«² Die Stellung Bobrikov's in der Frage der Bahn Oulu — Tornio war keineswegs vorteilhaft. Für den Generalgouverneur war es besonders unangenehm, dass schon vor seinem Amtsantritt der Herrscher zu Beginn des Jahres 1898 den Bau dieser Strecke verfügt hatte. Die Willenserklärung des Selbstherrschers liess keinen Spielraum für unterschiedliche Auslegungen. So blieb als einzige die Möglichkeit, die Verwirklichung des schon beschlossenen Planes möglichst weit in die Zukunft hinauszuschieben, und gerade darauf zielte die Äusserung ab, die der Kaiser im Mai 1899 unter dem Einfluss Bobrikov's abgab. Bemerkenswert ist jedoch, dass auch diese nicht in die Form eines Befehls gekleidet war, so dass die Finnen es nicht für begründet hielten, sich viel darum zu kümmern. Die Bauarbeiten wurden fortgesetzt, als ob nichts geschehen wäre. Andererseits waren sich die Finnen über den Ernst der Lage ganz klar und wollten die in Rede stehende Strecke so bald wie möglich fertigstellen, »weil wir nicht wissen können, wie lange wir noch in Ruhe unsere Bahnen bauen dürfen«.³ Deshalb konnte irgendeine Unterbrechung nicht in Frage kommen, solange nicht ein eigentlicher Befehl dazu zwang.

Als die Zeit des Zusammentritts des Landtags sich näherte, übersandte der Senat am 16. 12. 1899 dem Herrscher zur Prüfung den Entwurf zu einer Vorlage für den Landtag über den Bau neuer Eisenbahnen. Die im vorhergehenden Mai vom Kaiser ausgesprochene Aufforderung spiegelt sich deutlich in dem Ton

² Vsepoddannciij otčot finljandskago general-gubernatora 1898—1902, St. Petersburg 1902, S. 87.

³ Äusserung von Generaldirektor Strömberg gegenüber dem schwedischen Militärattaché in Petersburg laut dessen Rapport vom 16. 11. 1899, Krigsarkivet in Stockholm.

des Entwurfs wider. Der Antrag erklärt, dass in erster Linie danach gestrebt werden müsse, den vom vorigen Landtag vorgeschlagenen Bau der Strecke Iisalmi—Kajaani durchzuführen. Dafür müssten aus den Mitteln des Verkehrsfonds für die Haushaltsperiode 1901—04 1.600.000 Finnmark bewilligt werden. Ferner habe der Ständelandtag des Jahres 1897 das untertänige Gesuch gestellt, dass die Bahnlinien Seinäjoki—Kaskinen und Savonlinna—Elisenvaara—Kurkijoki gebaut werden dürften. Obwohl auch diese Linien einem Bedürfnis entsprächen und deshalb möglichst bald versucht werden sollte, sie zu bauen, bat der Senat doch mit Rücksicht auf die Mittel des Verkehrsfonds und auf die ungünstige Lage, die auf dem ausländischen Kreditmarkt herrschte, dass »Seine Kaiserliche Majestät das Gesuch der Stände nicht zu genehmigen geruhe«.⁴ Ausserdem sprach der Senat die Bitte aus, dass insgesamt etwa 21 Millionen Mark aus dem Verkehrsfonds für die Fertigstellung der Strecken Oulu—Tornio, Helsinki—Karjaa und Kuopio—Iisalmi verwendet werden dürften. Wie gewöhnlich hatten die tatsächlichen Baukosten wieder wesentlich höhere Beträge erreicht, als man es im voraus geschätzt hatte.⁵ Die Eisenbahndirektion hatte ihrerseits für die Haushaltsperiode 1901—04 insgesamt 75,5 Millionen Mark zur Beschaffung rollenden Materials und zur Hebung der Verkehrskapazität der Eisenbahnen erbeten. Der Senat äusserte nun in seinem Entwurf die Ansicht, dass man diese Summe auf 42 Millionen herabsetzen könne. Die Kosten ergaben sich in der Hauptsache aus der Erweiterung der Bahnhöfe in Petersburg, Helsinki und Viipuri, dem Bau eines zweiten Gleispaars zwischen Petersburg und Viipuri sowie der Verstärkung dieser Strecke zwecks Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

Trotz allem fanden die Vorschläge des Senats vor den Augen Bobrikovs keine Gnade. Er sandte den Entwurf ohne weiteres zurück, wobei er anmerkte, dass der Standpunkt des Senats nicht im Einklang mit der Verfügung des Herrschers vom 7./19. Mai 1899 stehe. Erst nach langen Verhandlungen mit Senator Bergbom fand sich der Generalgouverneur widerwillig dazu bereit, die Akten nach Petersburg zu schicken.⁶ Seine Ansicht spiegelt sich auch deutlich in dem von ihm beigefügten Anschreiben.⁷ Nach seiner Meinung war es gemäss der

⁴ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 16. 12. 1899; VSV 127/1904.

⁵ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 9. 11. und 16. 12. 1899; VSV 13/1901, VSV 94/1901; GRIPENBERG, a.a.O. S. 161.

⁶ O. Bergboms schon früher angeführter Brief an C. A. Armfelt vom 4. 2. 1900; s. auch E. R. NEOVIVUS, Politiska memoarer och handlingar I S. 9, 82, Manuskriptensammlung der Helsingfors Universitätsbibliothek.

⁷ VSV 13/1901.

einstweiligen Verfügung des Kaisers wünschenswert, die Weiterführung des Baus der Strecke Oulu—Tornio auf die Finanzperiode 1905—08 zu verschieben, was die Möglichkeit biete, den Betrag der Anleihe herabzusetzen, die zur Bestreitung der vom Senat vorgeschlagenen Ausgaben erforderlich sei. (Der Senat hatte die Aufnahme einer einheimischen Anleihe von 8,5 Millionen Mark empfohlen, die zurückgezahlt werden sollte, sobald sich günstige Voraussetzungen für die Aufnahme einer ausländischen Anleihe ergäben.) Die Entscheidung über den Bau der Strecke Iisalmi—Kajaani solle nur in dem Fall in positivem Sinne getroffen werden, dass der Ständelandtag diese Bahnbauarbeiten als unerlässlich ansehe, um der von einer Missernte betroffenen örtlichen Bevölkerung Verdienstmöglichkeiten zu bieten. Diesen Gesichtspunkt hatte Senator Bergbom in einem besonderen, an Bobrikov gerichteten Memorandum betont.⁸ Ferner war Bobrikov der Ansicht, dass eventuelle Ersparnisse, die sich im Verkehrsfonds ansammelten, lediglich aufgrund von Vereinbarungen zwischen Generalgouverneur und Senat für solche Zwecke verwendet werden könnten, die dem Beschluss des Kaisers entsprächen. »Zugleich würde ich es im Hinblick auf die Zukunft als zweckmässig betrachten, dass die Vorschläge des Senats, die sich auf Erweiterungen des Eisenbahnnetzes des Grossfürstentums beziehen — mit Ausnahme kleiner Strecken von rein örtlicher Bedeutung — vor ihrer Vorlage zur Allerhöchsten Prüfung dem Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Kaiserreichs zwecks Erstattung ihres Gutachtens zur Kenntnis gebracht würden, damit man in höherem Grade als bisher zusammenwirken könnte, um diese Angelegenheiten einer allseitigen und richtigen Lösung zuzuführen sowie Interessen des Gesamtreichs von höchster Wichtigkeit wirksam zu sichern.« So wollte Bobrikov für die Zukunft verhindern, dass finnische Behörden ungestört den Kaiser »irreführen« könnten, was natürlich voraussetzte, dass ein den Finnen wohlwollend gegenüberstehender Mann das Amt des Generalgouverneurs bekleidete. Hinsichtlich der damaligen Lage zielte Bobrikovs Vorschlag darauf ab, die Unterstützung von Behörden des Kaiserreichs gegen die Finnen in dem Kampf zu erhalten, der in der Eisenbahnfrage geführt wurde.

Am 12./24. Februar 1900 hielt Ministerstaatssekretär v. Plehwe Vortrag beim Herrscher und bat diesen, dem Landtag eine kaiserliche Vorlage über den Bau der Strecke Iisalmi—Kajaani zuzuleiten, und zwar mit der von Generalgouverneur Bobrikov beantragten Ergänzung versehen. Der Kaiser genehmigte das und zugleich auch den Vorschlag des Senats zu einer Vorlage über den Verkehrsfonds; doch sollten in Zukunft bei Vorschlägen des Senats über Erweiterungen des finnischen Bahnnetzes, ausgenommen wenn es sich um rein örtliche Streck-

⁸ VSV 127/1904.

ken handelte, zuerst Gutachten vom Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Reiches eingeholt werden. Auch sollten die Ersparnisse, die sich im Verkehrsfonds ansammelten, zur Verbesserung des Zustands der vorhandenen Eisenbahnen sowie zur Beschaffung von rollendem Material verwendet werden. Somit entsprachen beide Vorlagen, die dem Ständelandtag zuzingen, in jeder Beziehung den Ansichten Bobrikovs. Eine Ausnahme bildete dagegen die Frage der Strecke Oulu—Tornio, bei der v. Plehwe den Aufschubsvorschlag des Generalgouverneurs gar nicht beachtete. Bergbom hatte gegenüber Armfelt nachdrücklich die wirtschaftlichen Verluste betont, die die Verzögerung mit sich brachte, weil das Baukapital jahrelang unproduktiv daliegen musste, ganz zu schweigen von der Verlangsamung der wirtschaftlichen Entwicklung des nördlichen Grenzlandes. Deshalb richtete der Verkehrssenator die Bitte an Armfelt, »bei der Vorbereitung der Angelegenheit für den untertägigen Vortrag« sein Bestes zu tun.⁹ Wie aus dem Endergebnis ersichtlich wird, blieben die Anstrengungen Graf Armfelts denn auch nicht ohne Erfolg. Als Ministerstaatssekretär v. Plehwe die Entscheidung des Kaisers Bobrikov mitteilte, wies er darauf hin, dass der Generalgouverneur keinerlei »besondere Gründe« gegen die Fertigstellung der Bahnlinie Oulu—Tornio vorgebracht habe.¹⁰

So hatte der Herrscher dem Landtag insgesamt drei die Eisenbahnen betreffende Vorlagen zugehen lassen: Nr. 30 über neue Bahnbauten im Lande, Nr. 31 über den Verkehrsfonds sowie Nr. 32 über die Vollendung des Baus der Strecken Oulu—Tornio, Kuopio—Iisalmi und Helsinki—Karjaa.¹¹ Nach gewohnter Weise wurden bei der Verhandlung der Vorlagen wieder örtliche Gesichtspunkte massgebend, die im Landtag schroff gegeneinanderstanden, indem die Vertreter jeder Gegend ihre eigene Bahnstrecke befürworteten. Irgendwelche allgemeinpolitische Berechnungen kann man in diesen Eisenbahndebatten nicht wahrnehmen.¹² Trotzdem lässt sich natürlich denken,

⁹ Bergboms oben angeführter Brief an Armfelt vom 4. 2. 1900.

¹⁰ VSV 13/1901, KKK 65/1901, VSV 94/1901, KKK 68/1901.

¹¹ Die mit der Angelegenheit zusammenhängenden Eisenbahn- und Staatsauschussgutachten mit ihren Kompromissvorschlägen s. Landtagsakten III/1900.

¹² Protokolle der Ritterschaft und des Adels vom Landtag des Jahres 1900, S. 90—97, 189—192, 450—451, 531—532, 664—676, 748—794, 798—820, 894—908, 924—925, 927—937, 943—958, 1028—1032, 1034—1039, 1082—1083. Prot. des Priesterstandes, S. 32—33, 37—40, 50, 51, 56—59, 73—74, 75—77, 85—87, 90—91, 1012—1094, 1110—1151, 1270—1288, 1335—1344, 1413—1416, 1419—1420, 1425—1448, 1475—1479, 1480—1484. Prot. des Bürgerstandes, S. 61—63, 67—71, 74—82, 87—94, 96—98, 102—115, 129—135, 228—237, 480—483, 663—582. 764—871, 979—981. 1010—1017, 1048—1055, 1063—1066, 1083—1084. Prot. des Bauernstandes, S. 169—225,

dass man wegen der unsicheren Verhältnisse möglichst viel Bahnen zu schaffen versuchte. Alles in allem wurden im Ständelandtag 71 Anträge für Gesuche um den Bau neuer Strecken gestellt; die Haushaltsperiode war kürzlich auf vier Jahre verlängert worden, was zur Verstärkung des Drucks an der Eisenbahnfront beitrug. In seinen Antworten genehmigte der Landtag unverändert die für die unvollendeten Bahnbauten sowie für die Beschaffung rollenden Materials und die Verbesserung der Verkehrskapazität der Bahnen bereitgestellten Posten. Dies bedeutete insgesamt schon Ausgaben von über 63 Millionen Mark, ohne dass noch die Kosten des Baus auch nur einer einzigen neuen Strecke mitgerechnet gewesen wären. Von diesem Standpunkt betrachtet ist die Vorsicht des Senats in seinem Entwurf in bezug auf neue Bahnlinien sehr verständlich. Der Ständelandtag hingegen war anderer Meinung. Der Antrag betreffend den Bau der Strecke Iisalmi—Kajaani wurde einstimmig angenommen, ausserdem aber beschloss der Landtag den Bau der Linien von Seinäjoki nach Kaskinen und Kristiina sowie von Savonlinna nach Elisenvaara, wofür insgesamt 5 Millionen Mark für die derzeitige Haushaltsperiode bestimmt wurden. Ferner stellte der Landtag noch das Gesuch um Durchführung von Untersuchungen für verschiedene geplante Bahnlinien, u. a. von Kemi nach Rovaniemi, sowie um Gewährung von Staatsbeihilfen für eine grosse Anzahl in Zukunft zu bauender Privatbahnen. Da diese jedoch niemals gebaut wurden, sollen sie hier nicht im einzelnen aufgezählt werden.¹³ Nach den Berechnungen des Ständelandtags benötigte man für die von ihm bewilligten Posten 31 Millionen Mark über die im Verkehrsfonds zur Verfügung stehenden Mittel hinaus. Der Fehlbetrag konnte nicht ohne eine Auslandsanleihe gedeckt werden, die man aus Vorsichtsgründen in etwas höherem Betrage aufnehmen wollte — in Höhe von etwa 35 Millionen Mark.¹⁴

Hinsichtlich der Bahnstrecken Oulu—Tornio, Kuopio—Iisalmi und Helsinki—Karjaa wünschte der Kaiser noch das Gutachten des Senats.¹⁵ Dieser unterstützte nun in jeder Beziehung den Antrag des Ständelandtags.¹⁶ Dagegen teilte Generalgouverneur Bobrikov mit, dass er in bezug auf die beiden letztgenannten Bahnen derselben Meinung sei, in bezug auf die Linie Oulu—Tornio aber bei seiner schon früher geäusserten Auffassung bleibe. Ebenso unterstützte der Senat in loyaler Weise die vom Landtag gefassten Beschlüsse über

430—445, 1077—1090, 1158—1205, 1223—1264, 1317—1325, 1332—1350, 1365—1382, 1436—1448, 1521.

¹³ S. näher VSV 93/1901.

¹⁴ VSV 13/1901.

¹⁵ VSV 94/1901.

¹⁶ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 15. 11. 1900; VSV 94/1901.

neue Eisenbahnbauten und über den Verkehrsfonds.¹⁷ Bobrikov sprach sich — seinen Grundsätzen treu — schroff dagegen aus.¹⁸ Seiner Meinung nach war die Frage des Baus neuer Bahnstrecken so geartet, dass dazu Gutachten vom Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Reichs erbeten werden mussten, um die Bedeutung der genannten Linien für das Gesamtreich zu klären. Die Vorschläge von Landtag und Senat, eine Auslandsanleihe aufzunehmen und Staatsbeihilfen zu gewähren, sollten unberücksichtigt bleiben, weil das Grossfürstentum Finnland im Augenblick viel wesentlichere, unstrittigere und unausweichlichere Bedürfnisse habe, wie beispielsweise die Besserung der Lage des landlosen Bevölkerungsteils sowie die Beteiligung am Bau der Verbindungsbahn zwischen Finnland und Russland, ganz zu schweigen von der Hauptsache — dem Ausgleich der Militärlasten zwischen dem Kaiserreich und Finnland. Besonders entschlossen widersetzte sich Bobrikov der Erweiterung des Bahnnetzes in Westfinnland und in dem an Schweden grenzenden Gebiet. In erster Linie müsse man die Bahnbautätigkeit im Regierungsbezirk Viipuri und teilweise im Regierungsbezirk Mikkeli entwickeln, erst in zweiter Linie in den Regierungsbezirken Uusimaa und Häme. Diese Rangordnung entspreche am besten den strategischen Interessen Russlands. Mit denselben Begründungen widersetzte sich der Generalgouverneur dem Bau der Strecke Seinäjoki—Kaskinen—Kristiina und der vorgeschlagenen Privatbahnen. Eine Auslandsanleihe solle nicht aufgenommen werden, sondern man solle sich mit der in der kaiserlichen Vorlage enthaltenen Inlandsanleihe begnügen.

Den finnischen Behörden waren Bobrikovs Ansichten recht gut bekannt. Deshalb mussten die Bemühungen jetzt auf die nächste Instanz gerichtet werden — auf das Staatssekretariat in Petersburg. Ausser Bergbom und Armfelt legte auch der Leiter der Finanzexpedition, Senator E. R. Neovius, dem Ministerstaatssekretär die Gesichtspunkte der Finnen dar. Bei den Verhandlungen zwischen Neovius und v. Plehwe in Petersburg berichtete v. Plehwe von den Einwänden Bobrikovs, derentwegen man dem Generalgouverneur nun einige Zugeständnisse machen solle. In diesem Sinne erkundigte sich v. Plehwe, ob es nicht möglich wäre, mit einer kleineren Anleihe auszukommen als der vorgeschlagenen oder noch besser ganz ohne Anleihe. Als Neovius dazu nichts äussern zu können glaubte, teilte v. Plehwe mit, er werde wahrscheinlich dem Kaiser die Aufnahme einer ausländischen Anleihe von 20—25 Millionen Mark vorschlagen, anstelle der von Landtag und Senat beantragten 35 Millionen.¹⁹

¹⁷ Prot. des Ökonomie departements vom 21. 12. 1900; VSV 93/1901; VSV 13/1901.

¹⁸ Schreiben an VSV vom 30. 1./12. 2. 1901 Nr. 547 und 548, VSV 13/1901, VSV 93/1901.

¹⁹ NEUVIUS, a.a.O. S. 89—90.

Am 14. 3. 1901 hielt der Ministerstaatssekretär dem Kaiser über die Angelegenheit Vortrag. Aus dem dazugehörigen Memorial geht hervor, dass v. Plehwe keineswegs gefühllos gegenüber den Begründungen der Finnen geblieben war. Erstens war es seines Erachtens zu berücksichtigen, dass in bezug auf die Bahnlinien Oulu—Tornio, Helsinki—Karjaa, Kuopio—Iisalmi und Iisalmi—Kajaani der Herrscher bereits seinen Willen ausgesprochen hatte, als er dem Landtag eine kaiserliche Vorlage zwecks Bewilligung von Mitteln für den Bau dieser Strecken hatte zugehen lassen. In Anbetracht dessen müsse man den Antrag von Landtag und Senat als völlig befriedigend ansehen. Zweitens glaubte v. Plehwe, die Bewilligung von 1.000.000 Mark für den Beginn der Arbeiten auf der Bahnstrecke Savonlinna—Elisenvaara befürworten zu können. Da schon die kaiserliche Vorlage den Bau dieser Linie als in naher Zukunft notwendig bezeichnet habe, sei es unnütz, in dieser Sache noch Verbindung zum Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister aufzunehmen. Es dürfte kaum ein Zufall sein, dass die Bahnstrecke, die v. Plehwe guthieß, in Ostfinnland geplant war. Was den Bau der übrigen beantragten Linien und die Unterstützung privater Eisenbahngesellschaften betraf, teilte der Ministerstaatssekretär mit, dass er in völliger Übereinstimmung mit Generaladjutant Bobrikov die Ablehnung dieser Anträge vorschlage. Dagegen hatte er nichts gegen die Bewilligung von Mitteln für Ausbesserungsarbeiten an den vorhandenen Bahnstrecken und für die Beschaffung rollenden Materials einzuwenden, da dies alles den kaiserlichen Weisungen vom 7./19. Mai 1899 völlig entsprach.

Die für die Deckung der obengenannten Ausgaben erforderliche Anleihe konnte nach v. Plehwes Ansicht nicht aus Finnland beschafft werden, ohne dessen Wirtschaftsleben zu schädigen. Unter diesen Umständen sah er kein Hindernis für den Senat, auf dem ausländischen Geldmarkt, wo die Lage zur Zeit günstig sei, eine Anleihe von 25 Millionen Mark für die erwähnten Zwecke aufzunehmen. Schliesslich weist der Ministerstaatssekretär darauf hin, dass er Generalgouverneur Bobrikov persönlich getroffen und von ihm zuletzt auch die Einwilligung zu diesem Kompromissvorschlag erhalten habe.²⁰ Der Kaiser genehmigte dann die Anträge von Landtag und Senat in der Form, in der v. Plehwe sie ihm vorgelegt hatte, und verfügte ihre Durchführung.²¹ Zum erstenmal in der Geschichte des finnischen Eisenbahnwesens hatte der Herrscher einen vom Ständelandtag gestellten Bahnbauantrag (für die Linie Seinäjoki—Kaskinen—Kristiina) abgelehnt; allerdings ist dabei zu beachten, dass schon der Senat in seinem ursprünglichen Verordnungsentwurf denselben Standpunkt vertreten hatte.

²⁰ VSV Cc 96/1901.

²¹ VSV 93/1901, KKK 65/1901.

In einem Unterstellungsschreiben vom 3. Mai teilte der Senat mit, dass er eine Auslandsanleihe vereinbart hatte, und berichtete zugleich über ihre Einzelheiten, die nach seiner Ansicht für den finnischen Staat recht vorteilhaft waren.²² Als Bobrikov diese Mitteilung nach Petersburg schickte, machte er auf einige Benennungen aufmerksam, die im Anleihevertragsentwurf vorkamen, wie etwa »Le Gouvernement du Grand Duché de Finlande«, »Gouvernement Finlandais«, »Sanction Impériale Grand Ducale«, »Comptoir d'Etat de Finlande« usw. Die Anwendung derartiger Fachausdrücke in Verträgen mit ausländischen Geschäftsunternehmungen war nach der Meinung des Generalgouverneurs nicht am Platze, weil sie die finnischen Politiker in ihrem Irrglauben bestärken könne, dass es wirklich einen gesonderten Staat Finnland gebe, eine Vorstellung, die zu recht ungünstigen Folgen für das Grossfürstentum selbst führen könne. Gegen die Anleihe selbst hatte Bobrikov jedoch nichts einzuwenden.²³ Eine Woche später konnte v. Plehwe mitteilen, dass der Kaiser den Anleiheantrag des Senats unverändert genehmigt hatte. Daneben habe der Herrscher seine Meinung geäußert, dass der Gebrauch von Fachausdrücken der erwähnten Art in amtlichen Dokumenten unpassend sei.²⁴ Nun konnte man die Bauarbeiten auf den neuen Bahnstrecken in Angriff nehmen; sie schritten auf normale Weise fort, obwohl noch mehrfach zusätzliche Geldmittel für sie erbeten werden mussten.²⁵ Die Bahn Oulu—Tornio, die am meisten Streit verursacht hatte, wurde im Jahr 1903 fertiggestellt. Die Strecke Iisalmi—Kajaani wurde im Oktober 1904 dem Verkehr übergeben, während die Linie Savonlinna—Elisenvaara erst 1907 endgültig fertig wurde.

²² Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 3. 5. 1901.

²³ KKK 65/1901.

²⁴ Ibidem.

²⁵ VSV 29/1903, VSV 31/1903, VSV 120/1905, KKK IV. Abteilung 4—1/1904, KKK IV. Abteilung 2A—8/1905, KKK IV. Abteilung 13^{3g}/1905, KKK IV. Abteilung 4—2/1906.

DIE ÜBRIGEN VEREINHEITLICHUNGSMASSNAHMEN

I

Zu den zentralen Zielen der Politik, die Bobrikov in Finnland befolgte, gehörte die sprachliche Angleichung des »Grenzlandes« ans Kaiserreich. Nach der nationalistischen Ideologie konnte erst die Erreichung dieses Zieles die Interessen des Gesamtreichs in diesem Gebiet endgültig sichern. Von den Äusserungen dieser allgemeinen Linie blieb auch das Eisenbahnwesen Finnlands nicht verschont. Gemäss der am 24. 4. 1903 erlassenen Verordnung über die Verwaltung der Eisenbahnen wurde vom Personal der Eisenbahndirektion und von dem der Strecke Valkeasaari—Petersburg die Beherrschung der russischen Sprache verlangt. Das genügte dem Generalgouverneur jedoch nicht, sondern er war bereit, die Sprachenfrage weiter voranzutreiben und dabei immer mehr in Einzelheiten einzugreifen. Wie gewöhnlich kam ihm auch hierin wieder ein günstiger Zufall zu Hilfe.

Am 19. Juni 1902 war eine kaiserliche Verordnung über die Gleichberechtigung der finnischen und der schwedischen Sprache in den staatlichen Behörden und Anstalten erlassen worden. Bei der Durchführung dieser Verordnung beschloss der Senat, der aus Mitgliedern der Altfinnischen Partei bestand, dass vom 1. 1. 1904 an die Verhandlung von Abrechnungssachen in der Eisenbahndirektion ausschliesslich in finnischer Sprache erfolgen sollte.¹ Daraufhin wandte sich der Gehilfe des Generalgouverneurs, Deutrich, an den Leiter der Verkehrsexpedition, Senator Bergbom, dem er mitteilte, dass er der Presse die Nachricht über den ebengenannten Beschluss entnommen habe; zugleich bat er ihn um nähere Auskunft über diese Angelegenheit.² In seiner Antwort betonte Bergbom, dass es sich gemäss der Verordnung ausschliesslich um das Verhältnis zwischen der finnischen und der schwedischen Sprache handle und nicht die Absicht bestehe, in irgendeiner Weise die Rechte der russischen Sprache zu beschränken, sondern dass diese Rechte unverändert bleiben würden.³ Die Antwort war offenbar nicht befriedigend, denn Bobrikov hielt es nun für notwendig, persönlich einzugreifen.

Der Generalgouverneur betrachtete die Handlungsweise des Senats als falsch, weil sie gegen die Prinzipien der Annäherung zwischen dem Grenzland und

¹ Prot. des Ökonomie-departements des Senats vom 28. 11. 1902.

² Deutrich an Bergbom am 7./20. April 1903. Archiv der Verkehrsexpedition, Briefe an den Leiter der Expedition, Eb 3, VA.

³ Bergboms Antwort ist enthalten im Privatarchiv von Generalgouverneur Seyn (Aktendeckel 2). Die Mitteilung Bergboms fusst auf einem von Generaldirektor Strömberg verfassten Memorandum, s. Verkehrsexpedition Eb 3.

dem Kaiserreich verstieß. Die finnischen Eisenbahnen waren seiner Meinung nach ebenso wie die übrigen Bahnen des Kaiserreichs nicht nur dazu bestimmt, örtlichen Interessen zu dienen, sondern sie sollten auch und in erster Linie im Dienste höherer, für das Gesamtreich wichtiger Ziele stehen, vor allem im Hinblick auf einen Krieg. Die Dienstanweisungen sollten so abgefasst werden, dass sie die Benutzung der Bahnen für Militärzwecke erleichterten, aber keineswegs so, dass sie diese Benutzung erschwerten. Ferner müsse berücksichtigt werden, dass auch Russen in die Lage kämen, die Eisenbahnen Finnlands zu benutzen, besonders auf der Strecke Petersburg — Viipuri, an der ausser dem Gouvernement Petersburg auch im Regierungsbezirk Viipuri ganze Kirchspiele lägen, in denen die Umgangssprache der Bewohner das Russische sei. Aufgrund dieser Gesichtspunkte stellte Bobrikov folgende Forderungen: 1) Die Namensschilder, Anweisungen, Bekanntmachungen, Stationsnamen, also alles, was im Eisenbahnverkehr auf irgendeine Weise das reisende Publikum betraf, sollte nicht nur in den örtlichen Sprachen abgefasst sein, sondern auch ins Russische übersetzt werden. Zugleich sollte die russische Sprache als Sprache des Reiches überall an erster Stelle stehen, wie es bereits für die Verordnungen, die in der Verordnungssammlung gedruckt wurden, sowie für die Namensschilder der Strassen und Plätze in den Städten bestimmt war. 2) Ebenso sollten alle für das Publikum bestimmten Vordrucke, Fahrkarten, Quittungen udgl. in drei Sprachen gedruckt werden: russisch, finnisch und schwedisch. 3) In der Buchführung und den anderen Akten der Eisenbahnverwaltung sollte nicht nur die finnische, sondern auch die russische Sprache gebraucht werden, soweit es sich im Hinblick auf die Bequemlichkeit der Reisenden als nötig erwies. Der Briefwechsel mit russischen Behörden sollte ausschliesslich auf russisch erfolgen. Diese Massnahmen seien von sehr grosser Bedeutung in Anbetracht der zu erwartenden Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Russlands, und ihre Durchführung werde auf keine Schwierigkeiten stossen, wenn man berücksichtige, dass schon 1891 eine kaiserliche Verordnung russische Sprachkenntnisse von Personen, die in den Dienst der finnischen Eisenbahnen träten, verlangt habe.⁴ Zur Sicherheit fügte Bobrikov hinzu, dass er, falls der Senat die Erfüllung seiner Forderungen erschwere, ein Gesuch an den Kaiser richten

⁴ Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 39/1891. Nach seiner Gewohnheit übertreibt Bobrikov auch in diesem Punkt wieder, denn die ebengenannte Verordnung verlangte durchaus nicht russische Sprachkenntnisse für die Ernennung in Ämter bei den finnischen Eisenbahnen, sondern sie bestimmte lediglich, dass die Rangordnung von Bewerbern, die den amtlichen Anforderungen genüßten, in der Weise zu entscheiden war, dass ein Bewerber, der das Russische beherrschte, den Vorrang hatte.

werde.⁵ Der Senat sandte die Akten an die Eisenbahndirektion zwecks Erstattung eines Gutachtens.⁶

Der stellvertretende Generaldirektor der Eisenbahnen, Federley, stellte in seiner Antwort fest, dass in bezug auf die Stationsnamen bereits die Anordnung erteilt war, die russischen Namen neben den übrigen zu gebrauchen und sie überall, wo nicht schon von früherher so verfahren worden war, an die erste Stelle zu setzen. Somit bestand nach der Meinung der Eisenbahndirektion kein Grund, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Anders verhalte es sich mit den Schildern und anderen Texten in den Wagen und dem sonstigen rollenden Material. Grundsätzlich gebe es natürlich kein Hindernis, mit ihnen ebenso zu verfahren wie mit den Stationsnamen, aber das werde längere Zeit beanspruchen, weil man nicht alle Wagen gleichzeitig aus dem Verkehr ziehen könne. Deshalb müsse die Neuerung allmählich geschehen und zwar bei der Prüfung und Ausbesserung der Wagen, die zu bestimmten Zeitpunkten vor sich gehe. Ferner sei zu berücksichtigen, dass der beschränkte Raum in vielen Fällen nur einsprachige Texte zulasse, wobei, um wiederholte Irrtümer zu vermeiden, eine einheimische Sprache gebraucht werden müsse. Ausserdem würden die Änderungen beträchtliche Kosten verursachen, so dass — falls sie vorgenommen würden — der Eisenbahndirektion zuerst genügende Geldmittel dafür bewilligt werden müssten. Zu den Paragraphen 2 und 3 im Schreiben des Generalgouverneurs bemerkte die Eisenbahndirektion, dass eine Vermehrung des Gebrauchs der russischen Sprache auf den Bahnen lediglich im Rahmen der geltenden Gesetze und sonstigen Bestimmungen denkbar sei und dass in diesen keine der Rechtsordnung Finnlands widersprechenden Änderungen vorgenommen werden dürften. Da die Staatseisenbahnen auch ein Geschäftsunternehmen seien, bemühten sie sich, auf jede Weise die Bedürfnisse der Fahrgäste zu befriedigen. Als Zeichen dieses Bestrebens werde dem russischen reisenden Publikum Gelegenheit gegeben werden, Fahrkarten, Vordrucke, Quittungen usw. zu bekommen, die ausschliesslich in russischer Sprache gedruckt seien. Die Eisenbahndirektion habe auch nichts gegen die Einführung von dreisprachig gedruckten Urkunden der ebengenannten Arten. Wenn jedoch nun plötzlich alle vorhandenen Auflagen davon beseitigt würden, gerieten die Bahnen in eine sehr schwierige Lage, weil der Druck neuer Fahrkarten, Vordrucke usw. Zeit beanspruche und auch zusätzliche Kosten in Höhe von 134.190 Mark verursache, wofür kein Geld zur Verfügung stehe. Deshalb bat die Eisenbahndirektion aus Sparsamkeitsgründen um die Erlaub-

⁵ Bobrikov an den Senat am 9./16. Mai 1903, KD 246/22 1903.

⁶ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 10. 6. 1903.

nis, zuerst die alten Auflagen aufzubrechen und dann erst die neuen Formen herzustellen. § 3 im Schreiben des Generalgouverneurs hatte nach der Auffassung der Eisenbahndirektion einen einigermaßen unklaren Wortlaut. Der Senat habe die Weisung erteilt, dass die Buchführung der Eisenbahnverwaltung ab 1904 in finnischer Sprache erfolgen solle, und die Eisenbahndirektion habe diese Weisung zu befolgen, bis sie in gesetzmässiger Ordnung geändert werde. Die für russische Kunden bestimmten Rechnungen und anderen Schriftstücke würden natürlich weiterhin auf russisch ausgeschrieben. Was dagegen den Briefwechsel mit russischen Behörden angehe, so könnte man ihn nach der Auffassung der Eisenbahndirektion auch fernerhin nach dem »Zweispaltensystem« führen (d. h. neben dem finnischen oder schwedischen Text stand auf einer anderen Spalte die russische Übersetzung).⁷ Der Leiter der Verkehrsexpedition, Senator Bergbom, glaubte jedoch, die Angelegenheit nicht im Senat zur Sprache bringen zu können, bevor darüber ein Gutachten von dem neuernannten Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen, Oberst Dračevskij, vorliege.⁸

Nach der Meinung Generaldirektor Dračevskijs stiess die Neuerung in den Texten des rollenden Materials keineswegs auf besondere Schwierigkeiten. Wenn der Gebrauch von drei Sprachen Platzmangel hervorrufe — was nicht wahrscheinlich sei —, könne man dem leicht abhelfen, indem man den schwedischen Text weglasse. Dies sei um so begründeter, als die Texte in den Eisenbahnwagen meist nur für das Bahnpersonal von Bedeutung seien. Für die Reisenden dagegen sei es nur wesentlich, Aufschluss über die Klasse des jeweiligen Wagens zu erhalten, die in Ziffern ausgedrückt sei. Das unvollständige Verstehen der übrigen Texte in den Wagen könne für den geringen Teil des Publikums, der lediglich schwedisch verstehe, kaum nennenswerte Unbequemlichkeiten mit sich bringen. Die von der Eisenbahndirektion betonten Schwierigkeiten würden also einfach dadurch eliminiert, dass man die russische Sprache an die Stelle der schwedischen setze. Natürlich würde das einige Zeit nehmen, »aber ich kann keineswegs der Behauptung beipflichten, dass die Ausarbeitung einfacher russischer Texte den Eisenbahnverkehr störend beeinflussen könnte. Niemand verlangt ja, wie die Eisenbahndirektion sich ausdrückt, die plötzliche Ausarbeitung russischer Texte, aber niemand kann auch darauf eingehen, dass diese allmählich bei der Ausbesserung der Wagen abgefasst werden, weil in diesem Fall die Verwirklichung des Vorschlags des Generalgouverneurs Jahrzehnte beanspruchen würde«. Die russischen Texte sollten zwar allmählich angebracht werden, aber unter Ausnutzung jeder Gelegenheit,

⁷ Die Eisenbahndirektion an den Senat am 2. 10. 1903, ad KD 246/22 1903.

⁸ Bleistiftvermerk Senator Bergboms auf der oben erwähnten Akte.

wenn rollendes Material frei sei und sich auf Bahnhöfen, in der Nähe von Maschinenwerkstätten usw. befinde. Die Schätzung der Kosten dieser Arbeit seitens der Eisenbahndirektion wirke auch viel zu hoch. »Es besteht gar kein Zweifel daran, dass wenn die Eisenbahndirektion vor einem Jahr grösseres Interesse für die Verwirklichung des Vorschlags des Generalgouverneurs gezeigt hätte, die Ausarbeitung russischer Texte jetzt nicht durch ihre Plötzlichkeit hätte der Eisenbahndirektion Angst zu machen brauchen.«⁹ Da die Eisenbahndirektion schon ein ganzes Jahr in unverzeihlicher Weise gezögert habe, müsse nun der Wille des Generalgouverneurs um so schneller ausgeführt werden, weil die Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Russlands zu erwarten sei. Auch war der Generaldirektor nicht davon überzeugt, dass die von der Eisenbahndirektion erwähnte Einführung der russischen Stationsnamen wirklich geschehen war. Die Schwierigkeiten, die die Direktion bei der Beschaffung neuer Fahrkarten, Vordrucke usw. gesehen hatte, konnte Dračevskij nicht anerkennen. Man könne für die Druckarbeiten ausser der Druckerei des Senats auch private Druckereien in Helsinki und Petersburg heranziehen. Die dafür erforderlichen Kosten seien notwendig und völlig produktiv. Wenn es etwas Beklagenswertes gebe, so liege es darin, dass die Eisenbahndirektion seinerzeit nicht die Interessen der Krone wahrgenommen habe, als sie eine grosse Menge Vordrucke udgl. nur in den örtlichen Sprachen habe drucken lassen. »Ich gebe zu, dass unter andersartigen Verhältnissen das allmähliche Vertauschen der alten Vordrucke mit neuen die Kosten herabsetzen könnte, aber gegenwärtig betrachte ich ein solches Verfahren nicht als möglich, weil ich nicht sicher bin, dass in diesem Fall die Vorräte an alten Vordrucken jemals ein Ende nehmen würden.« Die Anspielungen der Eisenbahndirektion auf Gesetzwidrigkeit seien ganz unbegreiflich, weil die Direktion wohl wissen müsse, wer hinter der Initiative stehe. Der Vorschlag des Generalgouverneurs, die russische Sprache neben der finnischen in der Buchführung zu gebrauchen, widerspreche durchaus nicht der Weisung des Senats, sondern bilde nur eine von den Verhältnissen erforderte Ergänzung zu dieser. Andererseits werde die Frist für den Übergang zur russischen Sprache

⁹ Dieser Hinweis bezieht sich auf ein Schreiben, das Bobrikov im Vorjahr an den Senat geschickt hatte (KD 467/37 1902) und in dem er mitteilte, das Publikum auf dem Finnischen Bahnhof in Petersburg habe sich darüber beklagt, dass an den Wagen der von dort abgehenden Züge der Bestimmungsort lediglich auf finnisch und schwedisch vermerkt sei. Im Interesse der russischen Reisenden forderte Bobrikov den Senat auf, unverzüglich dafür zu sorgen, dass die auf den finnischen Bahnstrecken verwendeten Wagen mit russischen Texten versehen würden. Der Senat hatte der Eisenbahndirektion die Äusserung des Generalgouverneurs mitgeteilt und sie aufgefordert, sachdienliche Massnahmen zu ergreifen; dies war jedoch nicht geschehen.

im dienstlichen Briefwechsel der finnischen Verwaltungsbehörden bald ablaufen, die die allerhöchste Verordnung vom 7. Juni 1902 festgesetzt habe, so dass man Grund habe, sich schon im voraus an russischen Briefwechsel zu gewöhnen. Desgleichen enthalte die neue Verordnung über die Eisenbahnverwaltung die Vorschrift, dass Inhaber von Ämtern in der Eisenbahndirektion das Russische völlig zu beherrschen hätten. »Wenn man schliesslich berücksichtigt, dass durch den Allerhöchsten Willen Seiner Kaiserlichen Majestät die Leitung der Eisenbahndirektion gegenwärtig einer Person übertragen ist, die nicht in genügendem Mass die Landessprache beherrscht, ist die Notwendigkeit, Buchführung und Briefwechsel ausser in finnischer Sprache auch in der Sprache des Reichs abzuwickeln, völlig klar.« Der Briefwechsel mit Behörden des Kaiserreichs habe ausschliesslich auf russisch zu erfolgen. Da diesen Behörden der schwedische Text gänzlich unverständlich sei, müsse man seine Beifügung als unnötige Verschwendung von Zeit und Material betrachten. »Bei der Prüfung des Vorschlags des Generalgouverneurs hat die Eisenbahndirektion nicht nur fehlendes Verständnis für die Bedeutung der Frage bewiesen, sondern auch — wie man annehmen muss — allerlei unüberwindliche Hindernisse zu erfinden versucht, um die Durchführung der erwähnten Massnahmen zu verzögern. Auf andere Weise kann ich die von der Direktion vorgebrachten Gesichtspunkte nicht verstehen, die an und für sich bedeutungslos im Vergleich zu der allgemeinen Bedeutung der Frage sind.«¹⁰

Die Angelegenheit wurde im Senat am 3. 12. 1903 entschieden; Bobrikov selbst führte den Vorsitz in dieser Sitzung.¹¹ Die Ausführung der Forderungen, die der Vorschlag des Generalgouverneurs enthielt, wurde angeordnet, aber so, dass der Senat dafür zwei Jahre Zeit erhielt. Der letztgenannte Umstand erwies sich nachher als von entscheidender Bedeutung. Im Laufe von zwei Jahren änderten sich nämlich die politischen Verhältnisse völlig, und letzten Endes blieben die Namensschilder, Fahrkarten, Vordrucke usw. der Eisenbahnen des »finnländischen Grenzlandes« in einem ebenso »unbefriedigenden« Zustand wie früher.

¹⁰ KD 246/22 1903.

¹¹ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 3. 12. 1903.

II

Am 15. 11. 1900 wandte sich Oberst Freiberg, der Leiter der Gendarmerieverwaltung Finnlands, an Bobrikov mit einem Schreiben, durch das er den Generalgouverneur darauf aufmerksam machte, dass auf den Fahrkarten der Eisenbahnen des Grossfürstentums das finnische Wappen und nicht der kaiserlich-russische Adler gedruckt war.¹ Zugleich erklärte Freiberg, dass früher in den entsprechenden Fahrkarten wie auch in den Telegrammvordrucken das Wappen des Kaiserreichs Russland verwendet worden sei. Nachdem Bobrikov daraufhin von Generaldirektor Strömberg Aufklärung verlangt hatte, antwortete dieser, dass die Eisenbahndirektion nicht das Recht habe, die besonderen Zeichen der Post- und Telegrafendirektion zu benutzen, und darum zum Unterschied von diesen bei den Telegrammvordrucken der Eisenbahnen das Emblem der finnischen Staatseisenbahnen mit dem dazugehörigen Wappen des Grossfürstentums eingeführt habe.² Hinsichtlich der Fahrkarten stellte Strömberg fest, dass Finnland im Jahr 1897 dem internationalen Vertrag über den Verbindungsverkehr beigetreten sei, der voraussetze, dass alle ihm angeschlossenen Länder die in ihnen gebräuchlichen Fahrkarten mit einem Prüfungsstempel versähen, der ihr Wappen darstelle. Diese Massnahme sei vom internationalen Verbindungsverkehr erfordert und ausschliesslich dadurch hervorgerufen.³ Aufgrund seiner Darlegungen betrachtete Strömberg sowohl die Fahrkarten als auch die Telegrammvordrucke als völlig zweckmässig, so dass kein Grund bestehe, sie mit andersartigen zu vertauschen.⁴

Da Bobrikov nun einmal mit der Sache angefangen hatte, konnte er sie natürlich nicht mehr auf sich beruhen lassen, sondern er wandte sich an Ministerstaatssekretär v. Plehwe, dem gegenüber er betonte, dass die derzeitige Sachlage Missverständnisse in bezug auf die staatliche Stellung des Grossfürstentums verursachen könne. Deshalb sei besonders wichtig, dass bei den Fahrkarten und Telegrammvordrucken der Eisenbahnen Finnlands ebensolche Zeichen eingeführt würden wie auf den anderen Bahnen des Kaiserreichs. Der Generalgouverneur bat v. Plehwe, falls dieser derselben Meinung sei, sich mit dem Innenminister in Verbindung zu setzen und nötigenfalls um einen allerhöchsten Befehl nachzusuchen. Der Ministerstaatssekretär zeigte jedoch keine grosse

¹ KKK 73/1900, Sonderabteilung. Dem Schreiben waren verschiedene Fahrkarten beigelegt, aus denen hervorging, dass es sich wirklich so verhielt.

² An dieser Stelle ist am Rande des Schreibens mit Bobrikovs Handschrift die Randbemerkung geschrieben: »Warum nicht das Wappen des Russischen Reiches?«

³ Bobrikovs Kommentar: »Finnland ist gar kein Land« (s t r a n a).

⁴ KKK 73/1900, Sonderabteilung.

Begeisterung für Bobrikovs Anregung. Er gab seinem Kanzleichef den Auftrag mitzuteilen, dass aus den Akten nicht hervorging, in welcher Ordnung die früher gebräuchlichen Fahrkarten und Vordrucke festgesetzt worden waren und welche Behörde die Weisung erteilt hatte, sie mit neuen zu vertauschen. Bobrikov beauftragte Oberst Seyn, sich bei Generaldirektor Strömberg nach diesen Dingen zu erkundigen.⁵

Laut der daraufhin gegebenen Mitteilung des Generaldirektors waren die Stempel und Vordrucke der finnischen Eisenbahnen, soweit bekannt, niemals von irgendeiner Behörde festgesetzt worden.⁶ Als seinerzeit die in der Eisenbahndirektion gebrauchten Trockenstempel abgenutzt gewesen seien und die Vordrucke wegen ihrer veränderten Grösse und Form hätten erneuert werden müssen, habe der für Fahrkarten- und Vordrucksangelegenheiten zuständige Eisenbahnbeamte dem Bürodirektor einen Vorschlag zu beidem vorgelegt, wobei er besonders die einschlägigen internationalen Bestimmungen in Betracht gezogen habe. Der Bürodirektor habe den Vorschlag dem Generaldirektor unterbreitet, der ihn genehmigt habe, ohne dass über die Angelegenheit Protokoll geführt worden sei. Dann habe der erwähnte Beamte, der die Fahrkarten- und Vordruckssachen bearbeitete, den Auftrag erhalten, für die Herstellung sowohl der Stempel als auch der Vordrucke Sorge zu tragen. Nach Erhalt dieser Antwort erteilte Bobrikov dem Generaldirektor den Befehl, dafür zu sorgen, dass bei den ihm anvertrauten Eisenbahnen so schnell wie möglich das Wappen des Kaiserreiches eingeführt werde.⁷ Fünf Tage später konnte Strömberg berichten, dass er die vom Generalgouverneur geforderte Weisung gegeben habe. Trotzdem musste sich Bobrikov noch im März 1902 bei Senator Bergbom darüber beklagen, dass ungeachtet dieser Anordnung immer noch Fahrkarten mit dem örtlichen, d.h. finnischen Wappen vorkämen.⁸ Den Anlass zu dieser Beschwerde hat offenbar ein der betreffenden Akte in der Generalgouverneurskanzlei beigefügter undatierter Ausschnitt aus einer russischen Zeitung gegeben, der folgenden Artikel enthält: »Das 'staatliche' Wappen Finnlands in Petersburg — interessant, nicht wahr?« Der Verfasser, der das Pseudonym »Volna« verwendet, äussert seine entschiedene Missbilligung anlässlich dessen, dass ein Bewohner der Hauptstadt des Kaiserreichs Russland, um beispielsweise in die Vorstadt Udelnaja zu fahren, eine mit dem finnischen Löwen versehene Fahrkarte lösen müsse. Auch an den Dienstmützen und Mappen

⁵ KKK I. Abteilung 78/5 1903.

⁶ Strömberg an die Kanzlei des Generalgouverneurs am 7. 2. 1901. Ibidem.

⁷ Bobrikov an Strömberg am 14./27. Februar 1901. Ibidem.

⁸ Handschreiben Bobrikovs an Senator Bergbom. Ibidem.

der Schaffner prange das Wappen des Grenzlandes. »Ist es nicht schon an der Zeit, ein solches Finnland in Petersburg beiseitezuräumen.«

Noch am 9./22. April 1903 wandte sich Kanzleichef Seyn an den damaligen Militärtransportchef des Militärbezirks Finnland, Oberst Dračevskij, mit der Anfrage, in welchem Ausmass man in der Ersetzung der mit dem finnischen Wappen versehenen Stempel und Vordrucke durch russische fortgeschritten sei.⁹ Dračevskij antwortete einen Monat später, dass nach den Angaben, die er erhalten habe, auf einigen Stationen Finnlands tatsächlich immer noch Fahrkarten mit dem finnischen Wappen verkauft worden seien, dass diese aber alte Bestände seien, die noch nicht überall hätten ausverkauft werden können. Die neuen Auflagen dagegen seien schon durchweg mit dem Wappen des Kaiserreichs Russland versehen. Durch diese Antwort Dračevskijs wurde Bobrikov offenbar beruhigt, denn danach war von der Angelegenheit nicht mehr die Rede.

N. I. BOBRIKOV ALS EISENBAHNPOLITIKER

Als überzeugter Nationalist hatte Generalgouverneur Bobrikov sich »die vollständige Verschmelzung Finnlands mit dem Kaiserreich in jeder Hinsicht« zum Ziel gesetzt. Die Autonomie des Grossfürstentums stand der Verwirklichung dieser Politik im Wege und musste deshalb vernichtet werden. Als ein Teil dieser allgemeinpolitischen Aktionslinie ist auch die in Finnland befolgte Eisenbahnpolitik zu betrachten. Ferner muss die militärische Bedeutung der Eisenbahnen berücksichtigt werden, über die sich Generaladjutant Bobrikov durchaus klar war.

Die Neuerungen, die man auf dem Gebiet der Eisenbahnverwaltung erreicht hatte, erweckten in ihm aufrichtige Befriedigung. Die neue Verordnung gewährleistete den russischen Behörden bessere Überwachungsmöglichkeiten in bezug auf die finnische Eisenbahnpolitik als früher und besserte die Stellung der russischen Sprache, wodurch sie die Annäherung des Grenzlandes ans Kaiserreich förderte. Nach Bobrikovs Meinung konnte man, wenn man die Verordnung mit genügender Strenge anwandte, dadurch im erforderlichen Mass die Interessen des Gesamtreichs sichern.¹ In dieser Überzeugung wurde der Generalgouverneur sehr bestärkt durch die Besetzung des Amtes des Generaldirektors der finnischen Staatsbahnen mit einem von ihm selbst ausgewählten Kandidaten. Die Unterschiede zwischen den Bahnen Finnlands und denen

⁹ Seyn an Dračevskij am 9./22. April 1903. Ibidem.

¹ Vsepoddannešij otčot . . . 1902—1904, S. 112.

des Kaiserreichs rührten nach Bobrikovs Ansicht von den Personen her, die die Leitung der erstgenannten innegehabt hatten, da sie zwar technisch sachverständige Fachleute waren, sonst aber von schwedischen Traditionen durchdrungen und ohne Verständnis für die Bedeutung der Eisenbahnen vom Standpunkt des Gesamtreichs. »Die persönlichen Eigenschaften des neuen Generaldirektors geben Anlass zu der Hoffnung, dass von den Eisenbahnen Finnlands die unerwünschten Eigenschaften verschwinden werden, die Zweifel an der Möglichkeit erweckt haben, diese als ein völlig zuverlässiges Werkzeug in den Händen der russischen Regierung anzusehen.«²

In der Eisenbahnbaupolitik stand vor allem anderen die Schaffung der Neva-Brücke, deren Bedeutung Bobrikov unermüdlich hervorhob. Die Verbindungsbahn konnte seiner Ansicht nach in beträchtlichem Grade Finnland dem Kaiserreich annähern, sowohl politisch als auch militärisch und wirtschaftlich. Zu diesem Zweck sollten die finnischen Bahnen technisch in einen solchen Zustand versetzt werden, den der Verkehrsverkehr voraussetzte. Um für diese Aufgaben genug Mittel freizumachen, sollte beim Bau neuer Bahnstrecken mit grösster Vorsicht vorgegangen werden. Gemäss den Grundsätzen Vannovskijs wandte Bobrikov seine Aufmerksamkeit besonders der Linie Oulu — Tornio zu, von deren aussen- und innenpolitischer Schädlichkeit er völlig überzeugt war. Das Misstrauen des Generalgouverneurs war ganz offensichtlich durch einen Artikel bestärkt worden, der im Herbst 1899 in der Zeitung »Nya Pressen« erschienen war und in dem das Blatt sich entschieden gegen die Vereinigung der Bahnnetze Finnlands und Russlands und andererseits für den Bau der Strecke nach Tornio ausgesprochen hatte.³ Diese Stellungnahme des Blattes erregte in Russland beträchtliches Aufsehen, und in der russischen Presse kam man auch später noch mehrfach darauf zurück.⁴ Man fand darin eine Bestätigung des schon lange vorhandenen Misstrauens gegen die schwedische Partei, die man für aussenpolitisch unzuverlässig hielt. Bobrikov konnte es niemals verzeihen, dass die Bahnlinie Oulu — Tornio trotz seinen Protesten doch gebaut wurde. »Die Verantwortung dafür, dass die Arbeiten auf dieser Bahnstrecke trotz allem im Gange sind, trifft in vollem Umfang die Personen, die das darauf bezügliche Gesuch gestellt und die es unterstützt haben. Die sich daraus ergebenden Nachteile haben mich gezwungen, die auf Erweiterungen des Bahnnetzes abzielenden Anträge des Senats einer strengeren Prüfung zu unterziehen als

² Vsepoddannešij otčet . . . 1902—1904, S. 114—115.

³ Nya Pressen vom 6. 9. 1899.

⁴ Moskovskija Vjedomosti vom 29. 9. 1899, Finljandskaja Gazeta vom 1. 11. 1901 und 4. 10. 1903; Finljandija. Obzor periodičeskoj pečati II, St. Petersburg 1899, S. 50—52; BORODKIN, a.a.O. S. 161—162.

früher.»⁵ Als eine Folge davon kann man die Verfügung ansehen, die der Herrscher im Februar 1900 auf Bobrikovs Initiative erliess und die bestimmte, dass die ebenerwähnten Anträge dem Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Reiches zur Begutachtung vorgelegt werden mussten. In der Äusserung des Generalgouverneurs ist denn auch die gegen den Senat und gegen v. Plehwe gerichtete Spitze deutlich wahrnehmbar. Als Hauptprinzip müsse die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes in Ostfinnland betrachtet werden. Sie würde, abgesehen von den militärpolitischen Gesichtspunkten, auch den Handel mit dem Kaiserreich fördern, während in Westfinnland gebaute Linien den Handel des Grenzlandes noch mehr als früher nach Schweden lenken würden.⁶ Ein Ergebnis dieser Denkweise war die Ablehnung des Baus der Strecke Seinäjoki — Kaskinen — Kristiina, der in dem Vorschlag des Landtags vorgesehen war. Wie aus dem Kapitel über die Kriegsvorbereitungen hervorgeht, sah man es im Stab des Militärbezirks Finnland als völlig ungenügend an, dass die Eisenbahnverbindung zwischen dem Grossfürstentum und dem Kaiserreich auf einer einzigen Linie (Riihimäki — Petersburg) beruhte. Auch Bobrikov wies in seinem Bericht an den Kaiser auf diesen Umstand hin.⁷ Seiner Meinung nach musste eine zweite, im Binnenland verlaufende Strecke gebaut werden, die z. B. über Käkisalmi gehen könnte. Bemerkenswert ist, dass der Plan einer Querbahn, der später so grosses Aufsehen erregen sollte, schon in dieser Phase auftritt, wenn man auch noch nicht Zeit gefunden hatte, praktische Massnahmen in der Sache zu ergreifen. Es ist gut möglich, dass Bobrikov gerade unter dem Einfluss dieser Gesichtspunkte seine ablehnende Einstellung zu der Bahnlinie Savonlinna — Elisenvaara aufgab.

Die Tätigkeit des Generalgouverneurs in den übrigen mit den Eisenbahnen zusammenhängenden Problemen, wie etwa in der Sprachen- und Wappenfrage, kann auf den heutigen Betrachter einen kleinlichen, in einigen Dingen sogar geradezu komischen Eindruck machen. Man darf jedoch nicht unberücksichtigt lassen, dass vom Standpunkt der russischnationalen Ideologie und der Prestigementalität einer Grossmacht auch eine an sich recht unbedeutende Angelegenheit eine erhebliche grundsätzliche Bedeutung erhalten konnte. Der ideengeschichtliche Hintergrund der Zeit war betont nationalistisch, und Prestigegesichtspunkte spielten eine zentrale Rolle sowohl in den internationalen Beziehungen als auch in den innenpolitischen Verhältnissen solcher Staaten, die aus vielen Nationalitäten zusammengesetzt waren. »Solange die an die Eisenbahnen des

⁵ Vspoddannešij otčot . . . 1898—1902, S. 87—88.

⁶ Ibidem S. 88.

⁷ Ibidem S. 87; BORODKIN, a.a.O. S. 161.

Kaiserreichs gestellten Mobilmachungsanforderungen nicht vollständig auf die Bahnen Finnlands angewandt sind, damit diese mit geeignetem Material und mit geeigneten Anlagen versehen werden und ein völlig zuverlässiges Personal für sie ausgebildet wird; solange gibt es keine Garantien für die Fähigkeit dieser Eisenbahnen, ihre für das Reich so wichtigen Aufgaben zu erfüllen. Nur durch vollständige Angleichung der finnischen Eisenbahnen in jeder Hinsicht an die russischen und dadurch, dass ihnen auferlegt wird, die vom Verkehrsministerium erlassenen Mobilmachungsvorschriften zu befolgen, können die Interessen des Gesamtreichs in genügendem Mass berücksichtigt werden.»⁸ Diese in die Zukunft weisende kategorische Programmdeklaration liess wirklich nicht viel Platz für die Selbstverwaltung der Eisenbahnen Finnlands.

Die Stellung des Generalgouverneurs war trotzdem nicht sehr leicht. Ausser gegen die stets feindlich gesinnten Finnen hatte er ständig seine Positionen auch in Petersburg gegen viele nach verschiedenen Richtungen strebende Einflüsse zu verteidigen, wobei ihm der Kaiser bei weitem nicht immer genügend Rückenstärkung zu geben vermochte. Auf v. Plehwe konnte sich Bobrikov niemals völlig verlassen. Diesem verfeinerten Hofmann und rücksichtslosen Opportunisten fehlte die ideologische Grundlage, die bei Bobrikov deutlich wahrnehmbar ist. Ausserdem hatte v. Plehwe auch an vieles andere zu denken als an die Angelegenheiten Finnlands, und das liess ihn zuweilen sogar ungeduldig gegenüber dem Eifer des Generalgouverneurs werden. »General Bobrikov ist ein energischer und arbeitsamer Mann, aber der gute General ist dermassen wortreich, dass er mir ausserordentlich viel Zeit wegnimmt.« Auch bat v. Plehwe den Kaiser einmal um Entbindung von dem Amt des Ministerstaatssekretärs, aber der Herrscher forderte ihn auf, einstweilen auf seinem Posten zu bleiben.⁹ Auch das vertrauensvolle Verhältnis zwischen dem Generalgouverneur und dem Kriegsminister Kuropatkin kühlte sich allmählich ab, als Kuropatkin zu der Feststellung gelangte, dass Bobrikov in Finnland allzu weit gehe.¹⁰ Denselben Standpunkt vertrat der Aussenminister Lamsdorff, nach dessen Meinung die ganze finnische Frage »peinlich« war und mit andersartiger Handlungsweise in Finnland viel bessere Ergebnisse erzielt worden wären.¹¹ Bekannt ist auch die ständige Propaganda der Kaiserinwitwe Maria Feodorovna zugunsten

⁸ Vsepoddanncišij otčet . . . 1898—1902, S. 87; BORODKIN, a.a.O. S. 161.

⁹ Äusserung v. Plehwes gegenüber dem schwedischen Gesandten Gyldenstolpe laut dessen Rapport aus Petersburg vom 18./31. März 1903, Dossier 10 26/II UD. Bekanntlich war v. Plehwe gleichzeitig auch als Innenminister des Kaiserreichs tätig.

¹⁰ Kuropatkins Tagebuch vom 24. 11. 1899 und 1. 2. 1900, Historisches Zentralarchiv für alte Akten in Moskau. S. auch WITTE, a.a.O. II S. 236.

¹¹ Gyldenstolpe aus Petersburg am 3./16. Dezember 1903, 1 0 31 UD.

Finnlands. Trotz allem konnte das Vertrauen des Herrschers zu Bobrikov nicht nennenswert erschüttert werden. In den Händen des Generalgouverneurs lag die oberste administrative und militärische Leitung des Grenzlands, die er verhältnismässig selbstherrlich als lediglich dem Kaiser unterstellter Beamter ausübte. Von russischer Seite wurde in seine Amtsführung kaum eingegriffen, wenn er nicht aus eigener Initiative in Russland Unterstützung suchte. Diese Tatsache unterscheidet Nikolai Ivanovič Bobrikov deutlich von seinen Nachfolgern, die meistens nur ausführende Organe der russischen Zentralregierung waren und deren Befehle vollstreckten. Derselbe Unterschied lässt sich durchweg auch in der Eisenbahnpolitik wahrnehmen, obgleich der Generalgouverneur auch auf diesem Gebiet nicht immer seinen Willen durchsetzen konnte. Bobrikovs Tod am 16. 6. 1904 bedeutete, dass seine Arbeit in vieler Hinsicht unvollendet blieb. Eine ganz neue Phase in der Entwicklung des »finnländischen Grenzlands« begann.

DER WELTKRIEG NÄHERT SICH

DIE VERÄNDERTE LAGE

Der Russisch-Japanische Krieg mit seinen Folgen und die ständig erstarkende innere Revolutionsbewegung brachten im Jahr 1905 das Leben im ganzen Kaiserreich aus seinen normalen Gleisen. In diesem Wirbel der Ereignisse gelang es auch Finnland, seine alten verfassungsmässigen Rechte wiederherzustellen. Der Generalstreik und die damit zusammenhängenden Vorgänge in Finnland zeitigten jedoch Folgen, die für das Kaiserreich recht weittragend waren und die die Finnen, da sie die Lage aus ihrem eigenen Gesichtswinkel betrachteten, kaum völlig begriffen. Blitzartig mussten die russischen Behörden auf einmal feststellen, auf wie schwachen Füßen ihre Macht in Finnland eigentlich stand. Eine ganze Woche lang hatten Gruppen, die vom Standpunkt der russischen Behörden »verdächtige revolutionäre Banden« waren, die Macht in den Händen gehabt, während die voneinander und vom Kaiserreich getrennten russischen Garnisonen passiv die Entwicklung der Lage verfolgten und auf ihre eigene Sicherheit bedacht sein mussten. Sogar Kaiser Nikolai II. klagte darüber, dass er nach dem Erlass des »Novembermanifestes« drei Tage lang nicht einmal wusste, wie dieses in Finnland aufgenommen worden war. Generalgouverneur Obolenskij war schutzlos der Willkür der revolutionären Massen ausgesetzt gewesen, hatte dadurch die Nerven verloren und war nach Viapori geflohen (genauer gesagt auf das Panzerschiff Slava). Durch diese Handlungsweise hatte Obolenskij sich dermassen kompromittiert, dass man nicht mehr daran denken konnte, ihn im Amte des Generalgouverneurs von Finnland zu belassen.¹ Auch nach Beendigung des Generalstreiks beruhigte sich die Lage in Finnland nicht, sondern die roten Garden, der sog. Kraftbund (finn. Voima-liitto) und andere Gruppen hielten die Russen dauernd in Unruhe und Misstrauen. Die Gendarmieberichte, die die Ausmasse der Dinge übertrieben, waren dazu angetan, diese Unruhe zu steigern. Mehrfach war es fast so weit, dass die Entsendung von Truppen nach Finnland beschlossen worden wäre, um einen dort ver-

¹ Nikolai II. an seine Mutter, Kaiserinwitwe Maria Feodorovna, am 29. 10. 1905. Krasnyi Archiv 22, S. 170.

muteten Aufstand niederzuwerfen.² Missbilligung erweckten ferner die nach Finnland gelangenden Waffensendungen, von denen ein beträchtlicher Teil den russischen Revolutionären in die Hände fiel. Es konnte nicht ausbleiben, dass dies auch auf diejenigen russischen Behörden, die den Finnen sonst wohlwollend gegenüberstanden, ungünstig wirkte.³ Andererseits war nach der Auffassung der Russen die Bevölkerung Finnlands mit ihren geheimen Schützenvereinen gut bewaffnet und organisiert, um bei passender Gelegenheit einen offenen Aufstand zu entfesseln. Die Situation im Grossfürstentum war somit alles andere als sicher und gefestigt.

Die veränderten politischen Verhältnisse konnten natürlich nicht ohne Einfluss auch auf die Eisenbahnfragen bleiben. Der ganze Generalstreik hatte ja zum wesentlichen Teil mit dem Stillstand des Eisenbahnverkehrs angefangen. Dadurch erklärte sich das Misstrauen der Russen gegenüber der Loyalität des finnischen Eisenbahnwesens, ein Misstrauen, dessen Auswirkungen sich bis in den ersten Weltkrieg erstreckten. Die verschiedenen Ausdrucksformen dieses Misstrauens sollen später im Verlauf der Darstellung eingehend besprochen werden. Den Finnen bot die neue Lage mancherlei Möglichkeiten. Am konkretesten und augenfälligsten trat zuerst die Personalfrage hervor. Generaldirektor Dračevskij, der die Verhältnisse in Finnland schlecht kannte, die Landessprachen nicht beherrschte und seine Ausbildung auf einem ganz anderen Gebiet erhalten hatte, befand sich in einer Lage, die alles andere als leicht war. Ausserdem war allgemein bekannt, dass er auf Initiative und Empfehlung des verhassten Bobrikov in sein Amt ernannt worden war. So war Dračevskij im Bereich der finnischen Eisenbahnen zu einem Symbol der nun überwundenen »Zeit der Gesetzlosigkeit« geworden, wozu er allerdings auch selbst in ganz ausreichendem Mass beigetragen hatte. In Versammlungen der Eisenbahner, die während des Jahres 1905 in verschiedenen Landesteilen abgehalten wurden, forderte man, dass der Gebrauch der russischen Sprache auf den Bahnen beseitigt werde und dass der Generaldirektor zurücktrete.⁴ Während die meisten russischen Beamten spätestens nach dem Generalstreik ausschieden, blieben Seyn, der Chef der Generalgouverneurskanzlei, Reinbott, der Landessekretär des

² Archiv des Militärbezirks Petersburg, Akte 258/1906; Kriegsgeschichtliches Zentralarchiv in Moskau; Tagebuch des Generals RAUCH, des Stabschefs des Militärbezirks, aus den Jahren 1905—06; Krasnyi Archiv 19, S. 32—33. S. auch ADOLF TÖRNGREN, Från Finlands strid för rätt och frihet. Personliga upplevelser och minnen 1901—1914. Helsingfors 1942, S. 224—225.

³ Vgl. die Vortragsnoten Wittes für den Kaiser im Dezember 1905 über die Revolutionsbewegung in Finnland, das geradezu ein Waffenlager für die russischen Revolutionäre geworden sei. Krasnyi Archiv 11—12, S. 144—149.

⁴ KKK I. Abteilung IV/9 1905.

Regierungsbezirks Uusimaa, und Dračevskij zäh auf ihrem Posten. Hinsichtlich dieser drei Männer waren also besondere Massnahmen nötig.

Gleich nach Bekanntwerden der Ernennung von Geheimrat Gerard zum Generalgouverneur von Finnland begab sich Doktor Adolf Törngren, der sich gerade in Petersburg aufhielt, zu ihm, um ihm über die Situation in Finnland zu berichten; zugleich betonte er die Notwendigkeit der Absetzung der ebengenannten russischen Beamten.⁵ Dasselbe sagte dem neuen Generalgouverneur unmittelbar nach seinem Eintreffen in Helsinki Lennart Gripenberg, der neue Leiter der Verkehrsexpedition des Senats. Die Stimmung des Eisenbahnpersonals war nach seiner Darstellung dermassen erregt, dass ernste Komplikationen zu erwarten seien, wenn Dračevskij nicht unverzüglich zurücktrete.⁶ Diese Hinweise blieben auch nicht wirkungslos. Gerard wandte sich in einem Brief vom 3./16. Dezember an den Kriegsminister Roediger und den Innenminister Durnovo; darin teilte er ihnen mit, dass einige inzwischen erfolgte Gesetzesänderungen den Dienst russischer Untertanen in bestimmten Ämtern des Grossfürstentums unmöglich gemacht hätten. In eine derartige sehr schwierige Lage sei u.a. der Generaldirektor der finnischen Staatsbahnen, Generalmajor des Generalstabs Dračevskij, geraten, weshalb Gerard die beiden Minister bat, diesem ein Amt in Russland zu verschaffen. Der Generalgouverneur äusserte die Ansicht, dass er Dračevskij wegen dessen auch hohen Ansprüchen genügenden geistigen Eigenschaften, seiner Bildung, seiner militärischen Verdienste und seiner besonderen Vertrautheit mit Eisenbahnfragen bestens empfehlen könne.⁷ Für Gerard war es natürlich das Wichtigste zu veranlassen, dass dem Generaldirektor ein neues Amt verschafft und dieser so aus Finnland wegversetzt würde; darum haben wir wohl kaum Grund, diese rühmenden Worte ganz buchstäblich zu nehmen. Witte, dem die Angelegenheit ebenfalls zur Kenntnis gebracht wurde, charakterisiert Dračevskij etwas anders: »Dieser Mann war weder dumm noch unfähig, aber er war bereit, alles zu tun, was auch immer seine Vorgesetzten wollten.«⁸ Wenn man sich andererseits an das Charakterbild Bobrikovs erinnert, kommt einem die Wahl gerade eines solchen Gehilfen recht begründet vor. Die Zusammenarbeit von Witte und Durnovo in dieser Sache hatte den Erfolg, dass Dračevskij das Amt des Stadthauptes von Rostov erhielt, von wo er später in ein entsprechendes Amt in Petersburg versetzt wurde.⁹ GRIPEN-

⁵ TÖRNGREN, a.a.O. S. 415—416.

⁶ LENNART GRIPENBERG, Minnesanteckningar, maschinengeschriebenes Exemplar im Besitz von Prof. Ole Gripenberg, S. 553.

⁷ KKK III. Abteilung 50/II 1905.

⁸ WITTE, a.a.O. II S. 418—419.

⁹ Ibidem.

BERG betont, dass die Besetzung des Amtes des Generaldirektors trotz allem nicht leicht war, weil man dafür ausser der eigentlichen beruflichen Sachkenntnis auch die völlige Beherrschung der russischen Sprache verlangte. Schliesslich fiel die Wahl auf A. Čepurnov, den Gehilfen des Generaldirektors. Ihm folgte im Jahr 1908 A. Ahonen, der damalige Leiter der Petersburger Bezirksdirektion, der dann bis zum Jahr 1917 das Amt des Generaldirektors bekleidete.

Die Dračevskij-Episode endete jedoch noch nicht mit dem Rücktritt des bisherigen Generaldirektors. Dieser betonte nachher in einem Brief an Gerard, dass er sich durchaus nicht selbst um das erwähnte Amt beworben habe, sondern auf den ausdrücklichen Wunsch des verstorbenen Generalgouverneurs Bobrikov ernannt worden sei. Der Übergang in den Verwaltungsdienst des Grossfürstentums Finnland habe ihn in eine recht schwierige wirtschaftliche Lage gebracht, denn in der Armee sei sein Jahresgehalt um mehr als tausend Mark höher gewesen. Als Entschädigung dafür und weil sein und seiner Familie Umzug nach Rostov recht teuer zu stehen kommen würde, bat Dračevskij, dass ihm eine zusätzliche Summe in Höhe eines Jahresgehalts (etwa 16.000 Mark) ausgezahlt werden möge. Gerard befürwortete die Zahlung dieses Betrages aus der Handkasse des Kaisers, weil sich Dračevskij nach der Auffassung des Generalgouverneurs tatsächlich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befand.¹⁰ Nikolai II. betrachtete jedoch 5000 Mark als ausreichend, und damit musste sich Dračevskij zufriedengeben. Danach verschwindet er aus der Geschichte des Grossfürstentums. Die Eisenbahnen Finnlands waren nun von dem auffallendsten Sinnbild der Russifizierungsperiode befreit. Das genügte den Finnen aber natürlich nicht, sondern man sah in dem Vorgang nur die Eröffnung einer neuen, hellen Reformperiode in der Entwicklung des finnischen Eisenbahnwesens.

DIE VERWALTUNG

I

Die Veränderung der politischen Lage hatte auf allen möglichen Gebieten das Bestreben zur Folge, sich von den Resultaten der Zeit Bobrikovs zu befreien. Dabei blieb auch die Zurückführung der Eisenbahnverwaltung auf eine den finnischen Gesetzen entsprechende Grundlage nicht unbeachtet. Desgleichen war die Frage der Festlegung einer neuen Besoldungsordnung für das Bahnpersonal aufgetaucht. Nachdem diese Pläne im Senat und in verschiedenen Sach-

¹⁰ KKK III. Abteilung 50/II 1905.

verständigenkomitees vorbereitend erörtert worden waren,¹ verhandelte der Senat darüber endgültig am 2. 11. 1906. Er beschloss nun, den Kaiser um den Erlass einer ganz neuen Verordnung über die Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands zu bitten, wodurch die zur Zeit Bobrikovs am 24. 4. 1903 erlassenen Bestimmungen aufgehoben werden sollten.² In seinem Gesuch gab der Senat zu, dass eine Änderung der erst drei Jahre alten früheren Verordnung nach so kurzer Zeit Verwunderung erwecken konnte. Die Neuerung sei jedoch ganz unumgänglich, da die alte Verordnung in vielen Punkten solche Bestimmungen befolge, die durch das Novembermanifest, das die gesetzmässigen Zustände wiederhergestellt habe, aufgehoben worden seien. Die Änderungsvorschläge des Senats konzentrierten sich auf folgende Punkte der Verordnung.

§ 1. Die in den Bestimmungen von 1903 enthaltene Erwähnung der Sondervorschriften über die Verwaltung der Strecke Petersburg—Valkeasaari sollte beseitigt werden. Diese Änderung begründete der Senat in keiner Weise; offenbar meinte er, sie könne unbemerkt »in aller Stille« erfolgen.

§ 2. Die Bestimmung über die Teilnahme des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion und des Senats sollte gleichfalls aufgehoben werden. Nach der Erklärung des Senats stand es nicht im Einklang mit dem finnischen Recht, dass jemand, der kein Amt in der Verwaltung des Grossfürstentums bekleidete, an der Entscheidung über solche Aufgaben teilnahm, die einer finnischen Behörde vorbehalten waren. Ausserdem bestehe keinerlei praktisches Bedürfnis danach. Der Militärtransportchef könne von der Militärtransportabteilung der Eisenbahndirektion alle Angaben erhalten, die er brauche, und seine Wünsche könne er der Direktion und dem Senat zur Entscheidung vorlegen.

§ 8 betraf die Ernennung in Ämter und fusste auf der nunmehr aufgehobenen Verordnung vom 18./31. Juli 1902 über den Zugang von Russen zu Staatsämtern in Finnland. Die Verordnung über die Verwaltung der Eisenbahnen vom Jahr 1888 hatte die Bestimmung enthalten, dass von dem Generaldirektor Vertrautheit mit der Eisenbahntechnik zu verlangen sei, wogegen die Verordnung von 1903 gar keine Kompetenzanforderungen an den Generaldirektor stellte. Nach der Auffassung des Senats bestand kein Grund, zu dem Status von 1888 zurückzukehren, weil das die Zahl der in Frage kommenden Kandidaten für das Amt des Generaldirektors stark beschränken würde, aber dafür sei es notwendig, der Verordnung eine Bestimmung hinzuzufügen, wonach der Generaldirektor mit den Verkehrsverhältnissen des Landes gut ver-

¹ Über die Vorbereitungsphasen s. näher MUNCK, a.a.O. S. 279—285.

² Protokoll des Ökonomiedepartements vom 2. 11. 1906; VSV 31/1909.

traut sein solle. Auf diese Weise versuchte man ganz offensichtlich, Garantien dafür zu schaffen, dass Vorkommnisse wie die Dračevskij-Episode sich nicht mehr wiederholen könnten. In demselben Paragraphen hatte die Verordnung aus der Zeit Bobrikovs von dem Personal der Eisenbahndirektion wie auch von dem der Strecke Petersburg—Valkeasaari russische Sprachkenntnisse verlangt. Auch diese Bestimmung war durch die allerhöchste Verordnung vom 20. 4./3. 5. 1906 aufgehoben worden, die stattdessen dem Senat das Recht zubilligte zu entscheiden, an welchen Orten in Finnland bestimmte Beamte u.a. auf den Eisenbahnstationen das Russische zu beherrschen hatten.³ Deshalb war die betreffende Stelle in den Verordnungsentwurf nicht aufgenommen. Nach der Meinung des Senats war es zwar klar, dass die Beamten, die auf der Bahnlinie Valkeasaari—Petersburg und auch an einigen anderen Plätzen mit dem reisenden Publikum in Berührung kamen, die russische Sprache beherrschen mussten, aber darüber werde der Senat der Eisenbahndirektion ganz gesonderte Anweisungen geben.⁴

Schliesslich nahm die finnische Regierung eine Frage wieder auf, die schon im Jahr 1903 Diskussionen hervorgerufen hatte, nämlich die der Aburteilung von Amtsdelikten, die auf der Strecke Valkeasaari—Petersburg begangen wurden, im Rathausgericht von Viipuri. Die Begründungen dafür, dass die Aburteilung dort erfolgen sollte, waren die gleichen wie früher. Die übrigen Änderungsvorschläge des Senats betrafen hauptsächlich eisenbahntechnische Einzelheiten, die in diesem Zusammenhang unwesentlich sind. Dasselbe kann man von dem Entwurf einer Besoldungsordnung sagen. Der Senat sandte seinen Vorschlag mit grossen Hoffnungen nach Petersburg. Es war nun eine rege Reformperiode im Gange, und man hoffte, dass der zur Sprache gebrachte Rest der Russifizierungszeit schnell eliminiert werden würde. Um so überraschender war der Rückschlag, der daraufhin eintrat.

Generalgouverneur Gerard erstattete sein Gutachten zu dem Antrag des Senats am 21. 12. 1906/3. 1. 1907.⁵ Darin machte er eingangs darauf aufmerksam, dass

³ Allerhöchste Verordnung über den Gebrauch der russischen Sprache in den Behörden Finnlands. Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 17/1906.

⁴ Das geschah auch durch den Beschluss des Senats vom 15. 11. 1906, worin im einzelnen die Eisenbahnbeamten und sonstigen Mitglieder des Personals aufgezählt werden, von denen russische Sprachkenntnisse verlangt werden sollten. Der grösste Teil von ihnen tat Dienst auf der Linie Valkeasaari — Petersburg. Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 58/1906.

⁵ VSV 31/1909. Das Gutachten fusst in seiner Gesamtheit auf den Vorarbeiten des Kanzleichefs Knipovič, der die Verordnung von 1903 und den Vorschlag des Senats Wort für Wort miteinander verglichen und gewissenhaft alle Unterschiede

der Senat ohne irgendwelche Begründungen die Bestimmung über die Sonderüberwachung der Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg weggelassen habe. Da das Überwachungsrecht dem Verkehrsminister des Kaiserreichs zustand, konnte man diese Gesetzesstelle nach Gerards Meinung nicht ohne dessen Zustimmung aufheben. Man müsse vom Verkehrsminister ein Gutachten erbitten, bevor die Angelegenheit endgültig dem Kaiser unterbreitet werde. Weiter erklärte Gerard, die Begründungen dafür, dass der Senat die Teilnahme des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion und seine Zitierung vor den Senat zwecks Abgabe von Erklärungen beseitigt haben wolle, seien gar nicht überzeugend, wenn man berücksichtige, dass der Militärtransportchef auf diese Weise weitgehend von der Entscheidung der zu seinem Aufgabenkreis gehörenden Angelegenheiten isoliert werde. Keinesfalls dürfe man die Frage dem Kaiser vorlegen, bevor dem Kriegsminister des Reiches Gelegenheit gegeben worden sei, seine Meinung darüber zu äussern. Zu dem Punkt im Entwurf des Senats, wonach der Generaldirektor, der mit den Verkehrsverhältnissen des Landes gut vertraut sein sollte, vom Kaiser zu ernennen sei, wies Gerard darauf hin, dass der Herrscher ohnehin alle Beamten der V. Rangklasse ernenne und somit die Aufnahme dieser Bestimmung in den Antrag unnötig schein; trotzdem sah er keinen Grund, hier geradezu zu widersprechen.⁶ Hingegen sei die Forderung, dass der Generaldirektor die Verkehrsverhältnisse des Grenzlands kennen solle, völlig unnütz, so dass Gerard empfahl, sie nicht in den Text der Verordnung aufzunehmen. Hinsichtlich der Sprachkenntnisse der Beamten könne sich der Senat unbestreitbar auf die allerhöchste Verordnung vom 20. April über den Gebrauch der russischen Sprache in den Behörden Finnlands stützen. Doch komme das Personal der Eisenbahndirektion und das der Strecke Valkeasaari—Petersburg so viel mit russischen Beamten und Reisenden in Berührung, die weder das Finnische noch das Schwedische beherrschten, dass man für diese Gruppen des Personals die Forderung russischer Sprachkenntnisse als wünschenswert ansehen müsse. Die Frage des Rechtsforums für die Beamten der ebengenannten Bahnlinie sei wiederum solchen Charakters, dass sie nicht ohne Zustimmung des Justizministeriums entschieden werden könne. So gelangte der Generalgouverneur in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass bevor die Sache endgültig dem Kaiser vorgelegt werde, vom Verkehrs-, Kriegs- und Justizministerium des Reiches Gutachten dazu

vermerkt hat. S. die Akte KKK IV. Abteilung 4—6/1906. Auf dieser Grundlage hat Gerard sein Gutachten leicht aufbauen können.

⁶ Über das Rangsystem s. näher ANTTI INKINEN, *Virka-arvot ja arvonimet Suomessa ennen itsenäisyyden aikaa*. Historiallinen Arkisto 54, S. 201—294.

eingeholt werden müssten. Gegen die vorgeschlagene neue Besoldungsordnung für das Eisenbahnpersonal hatte Gerard dagegen nichts einzuwenden.

Ministerstaatssekretär Langhoff befolgte die Aufforderung des Generalgouverneurs und wandte sich an die von diesem genannten Minister, denen er den hauptsächlichen Inhalt des Senatsantrags und das Gutachten Gerards zur Kenntnis brachte. Er selbst befürwortete die Genehmigung des vom Senat ausgearbeiteten Vorschlags in unveränderter Form.⁷ Dem Kriegsministerium erklärte Langhoff ausserdem, dass die Eisenbahndirektion eine kollegiale Behörde sei, in der die Verhandlung der Angelegenheiten und die Protokollführung in finnischer Sprache erfolgten. In derartigen Verhältnissen falle es dem Militärtransportchef viel schwerer, die Interessen des Heeres mit Erfolg zu vertreten, als in dem vom Senat empfohlenen System, das den finnischen Gesetzen entspreche und ausserdem vor Inkrafttreten der Verordnung von 1903 völlig befriedigend funktioniert habe. Die jetzige Sachlage entspreche gleich schlecht den Interessen der Armee und denen der finnischen Staatsbahnen. Schliesslich bat Langhoff, dass ihm die Antworten möglichst bald zugesandt würden, damit er die Sache dann dem Kaiser vortragen könne.

Die Gutachten verzögerten sich jedoch, was nichts Gutes versprach, und die Finnen begannen allmählich unruhig zu werden. In einem Privatbrief vom 4. 4. 1907 an Langhoff erkundigte sich Senator Gripenberg nach dem Grund der Verzögerung. Besonders dass die Entscheidung der Frage der Besoldungsordnung auf sich warten lasse, mache böses Blut unter dem Eisenbahnpersonal, und es sei zu befürchten, dass die in der letzten Zeit wiederhergestellte Disziplin sich von neuem lockern könnte. Es werde agitiert, und Gerüchte liefen um, wonach die Verzögerung am Senat liege, weil dieser in Wirklichkeit gar keine Revision der Gehälter vorzunehmen beabsichtige.⁸ Langhoff schickte an die Ministerien die Mahnung, sich mit ihren Antworten zu beeilen, aber ohne Erfolg.⁹ Endlich am 7. März erhielt er einen Brief vom Vorsitzenden des Ministerrats, P. A. Stolypin, der um eine russische Übersetzung des vom Senat ausgearbeiteten Verordnungsentwurfs und des dazugehörigen Gutachtens des Generalgouverneurs bat, »um sich diese Angelegenheit möglichst genau klar machen zu können«.¹⁰ Zugleich gab Stolypin dem Ministerstaatssekretär in höflicher Form zu verstehen, dass in Zukunft, wenn nach der Meinung von Ministern des Kaiserreichs über irgendeine Finnland betreffende Sache gefragt

⁷ Langhoff an die betreffenden Minister am 2./15. Januar 1907. VSV 31/1909.

⁸ Gripenberg an Langhoff am 4. 4. 1907. Langhoffs Briefsammlung, Aktendeckel XXIX, VA.

⁹ VSV 31/1909.

¹⁰ Ibidem.

werde, davon gleichzeitig auch der Vorsitzende des Ministerrats zu benachrichtigen sei. So hatte nun auch in dieser Frage Stolypin die Zügel ergriffen. Natürlich wurden ihm die erbetenen Akten übersandt, und Langhoff versprach, künftig dem Wunsch des Ministerpräsidenten gemäss zu verfahren.

In den vorhergehenden Wochen hatte auch die russische Presse angefangen, der finnischen Eisenbahnfrage Beachtung zu schenken. In einem Artikel in der »Novoje Vremja« vom 22. 1. 1907 griff jemand unter der Signatur »Caveant consules« den Verordnungsentwurf des Senats an, und zwar wegen des darin enthaltenen Paragraphen über das Rechtsforum des Personals der Strecke Valkeasaari—Petersburg. Die Finnen versuchten, auf diese Weise die »extritorialen Rechte« dieser Bahnlinie zu festigen, und Generalgouverneur Gerard habe sich nicht entschieden genug dem Plan widersetzt. »Wenn der Generalgouverneur von Finnland glaubt, dass eine im Wege der finnländischen Gesetzgebung erlassene Allerhöchste Verordnung mit Zustimmung des Justizministers als bindend im Gebiet des Kaiserreichs angesehen werden könne, irrt er sich sehr . . . Herr Gerard hat anscheinend vergessen, dass im Kaiserreich nur der Reichsrat und die Duma Gesetze erlassen, nicht aber der Senat von Finnland.«¹¹ Solche Pressestimmen waren kein gutes Zeichen, um so weniger, als man annehmen musste, dass aus den Ministerien, an die sich Langhoff in der Angelegenheit gewandt hatte, Nachrichten darüber durchgesickert waren. Auch die Initiative Stolypins war nicht dazu angetan, die Unruhe der Finnen zu verringern. Langhoff schreibt an Gripenberg: »Diese Verordnung hat mir viel Kopfzerbrechen bereitet, und trotz allen meinen Versuchen und meinen persönlichen Gesprächen mit den betreffenden Ministern ist es mir nicht gelungen, Klarheit über die Ursache der Verzögerung zu erlangen; ich habe zwar den Verdacht, dass irgendwelche teuflische Intrigen (schwed. *f a n s t y g*) wieder geplant werden, aber was diese sind, das habe ich nicht klären können.«¹²

Was war denn inzwischen in den russischen Regierungskreisen geschehen? Langhoff wusste nicht, dass schon am 5. 1. 1907 Stolypin die Anordnung erteilt hatte, dass zwecks Erzielung grösserer Einheitlichkeit und Folgerichtigkeit in der Finnlandpolitik Russlands die einzelnen Ministerien ihre Gutachten über Finnland betreffende Angelegenheiten nicht mehr dem Ministerstaatssekretär zusenden sollten, sondern dem Vorsitzenden des Ministerrats, damit sie nötigenfalls in einer Sitzung des Ministerrats verhandelt werden

¹¹ Novoje Vremja vom 22. 1. 1907.

¹² Langhoff an Gripenberg am 29. 3./11. 4. 1907. August Langhoffs Briefkopien, Langhoffs Sammlung XII, VA.

k ö n n t e n.¹³ Dies war nun auch bei dem Verordnungsentwurf über die Eisenbahnverwaltung geschehen. Der Verkehrs-, der Kriegs- und der Justizminister hatten an Stolypin ihre Gutachten geschickt, in denen sie alle sich den Änderungsvorschlägen des Senats widersetzen.¹⁴ Da die in diesen Schriftstücken vorgebrachten Gesichtspunkte weiter unten im einzelnen besprochen werden, soll hier nicht auf sie eingegangen werden. Beim Lesen der Gutachten erkannte Stolypin die Bedeutung der Angelegenheit und wollte sie sich völlig klarmachen, um sie dann auf die Tagesordnung einer Sitzung des Ministerrats zu setzen. Daher rührte die Verzögerung, über deren Gründe die Finnen sich damals verständlicherweise unnütz Gedanken machten. Bemerkenswert ist besonders die Veränderung, die sich nun im Verhandlungsverfahren für die Angelegenheiten Finnlands vollzog und schon deutlich auf die neue Vortragsordnung hinwies, die im Jahr 1908 festgesetzt wurde. Den ausserordentlichen Ernst dieser Erscheinung begriffen die Finnen damals noch nicht ganz. »Heute scheinen sie (die russischen Regierungskreise) allgemein den Brauch eingeführt zu haben, dass der einzelne Minister nicht die Verantwortung übernimmt, indem er auf meine Bitte selbst sein Gutachten erstattet, sondern dass er die Sache dem Ministerrat überweist. Aber das ist ja ihre eigene Sache, wenn auch dieses Verfahren die Antwort beträchtlich verzögert.«¹⁵

Während des Wartens auf die Antworten der Minister reifte in Langhoff der Entschluss, wenigstens die Frage der Besoldungsordnung für das Eisenbahnpersonal, deren Wichtigkeit Gripenberg betont hatte und gegen die Gerard keine Einwände erhoben hatte, einer endgültigen Entscheidung zuzuführen. Sicherheitshalber setzte der Ministerstaatssekretär von seinem Entschluss Stolypin und die obengenannten drei Minister in Kenntnis.¹⁶ Die wirtschaftliche Lage vor allem der zu den unteren Gehaltsklassen gehörenden Eisenbahner war dermassen schwierig und bedrängt, dass zur Sicherung des ungestörten Weitergehens des Verkehrs die neue Besoldungsordnung baldmöglichst bestätigt werden musste, um so mehr, als keinerlei Einwände gegen sie vorgebracht worden waren. Deshalb beabsichtigte Langhoff, so bald wie möglich die Besoldungsordnung zur Bestätigung vorzulegen, getrennt von der Verordnung über die Eisenbahnverwaltung. In seiner Antwort vom 28. März 1907 teilte Stolypin mit, dass der Ministerrat am Tage vorher die Frage der finnischen

¹³ Rundschreiben Stolypins vom 5./18. Januar 1907. Ministerrat. Verzeichnis 18, Akte 18/1907 im Staatlichen historischen Zentralarchiv in Leningrad.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Langhoffs obenerwähnter Brief an Gripenberg.

¹⁶ VSV 31/1909.

Eisenbahnverwaltung und der Besoldungsordnung für das Bahnpersonal verhandelt habe. Sobald das Protokoll gedruckt sei, werde eine Kopie davon dem Ministerstaatssekretär zugesandt werden. Sie werde die Gutachten der einzelnen Minister ersetzen, so dass kein Anlass bestehe, die Anträge voneinander getrennt dem Kaiser zu unterbreiten. Unmittelbar nach dem Eintreffen des von Stolypin versprochenen Protokolls legte Langhoff trotz allem am 11./24. April die Besoldungsordnung dem Herrscher gesondert vor, und sie wurde unverändert genehmigt. Als Termin des Inkrafttretens wurde rückwirkend der 1. 1. 1907 festgesetzt. Nachdem Langhoff den Senat auf dem normalen Wege über den Generalgouverneur von der Sache benachrichtigt hatte, konnte er sie als abgeschlossen betrachten. Das war jedoch nicht der Fall. Der Vorsitzende des Ministerrats hatte die »Kriegslist« bemerkt und griff ein. In einem Brief an Langhoff wies er eingangs darauf hin, dass er diesen aufgefordert hatte, die beiden Vorschläge gleichzeitig dem Kaiser vorzutragen, und schloss daran die Mahnung an: »Aus diesem Anlass bitte ich Eure Exzellenz, mir mitzuteilen, in welchem Grade die mir zugegangenen Nachrichten zutreffen, wonach Sie die Frage der neuen Besoldungsordnung für die Eisenbahnen Finnlands getrennt von der Frage der Verwaltung dieser Eisenbahnen vorgetragen haben.«¹⁷ Der Ministerstaatssekretär verteidigte sich damit, dass weder Gerard noch der Ministerrat in seinem nunmehr eingetroffenen Gutachten Einwände gegen die Besoldungsordnung erhoben hätten und dass diese auf einer unbedingten wirtschaftlichen Notwendigkeit beruhe. Dagegen seien gegen den Verordnungsentwurf über die Verwaltung so schwerwiegende Einwände vorgebracht worden, dass man nicht daran denken könne, ihn unabhängig vom Generalgouverneur und vom Senat sofort dem Kaiser vorzutragen. Die Verbindungsaufnahme zu diesen Behörden werde beträchtlich Zeit nehmen. Eine schnelle Besserung der wirtschaftlichen Lage des Eisenbahnpersonals sei jedoch unbedingt notwendig, wenn man wolle, dass die Ämter weiterhin mit kompetenten Personen besetzt werden könnten und dass der regelmässige Verkehr gesichert werde. Da die Frage ausserdem in keiner Weise die Interessen des Kaiserreichs berühre, sei Langhoff aufgrund der von ihm dargelegten Gesichtspunkte der Ansicht gewesen, dass er die Angelegenheit dem Kaiser gesondert vortragen könne, und dieser habe seinen Standpunkt völlig gutgeheissen.¹⁸ Auf diese sachliche Antwort des Ministerstaatssekretärs hatte Stolypin nichts mehr zu erwidern, aber die Episode dürfte wohl kaum ein sehr vertrauensvolles Verhältnis zwischen den beiden Herren herbeigeführt haben. Das

¹⁷ Stolypin an Langhoff am 1. 5. 1907. VSV 31/1909.

¹⁸ Langhoff an Stolypin am 5./18. Mai 1907. Ibidem.

Misstrauen Stolypins begann von da an immer stärker hervorzutreten. Auf kurze Sicht hatte jedenfalls Langhoff Erfolg gehabt, und die Besoldungsfrage stand nun nicht mehr auf der Tagesordnung.

Inzwischen war das Protokoll des Ministerrats im Staatssekretariat eingetroffen. Es enthielt im wesentlichen alles, was die Ministerien in ihren an Stolypin gerichteten gesonderten Gutachten dargelegt hatten. Das Protokoll beweist, dass der Ministerrat sich in weitem Umfang und eingehend in die Sache vertieft hatte. Besonders war den Punkten im Verordnungsentwurf des Senats Beachtung geschenkt worden, die die Interessen des Kaiserreichs berührten. Beim Vergleich des Entwurfs mit der Verordnung von 1903 hatte der Ministerrat festgestellt, dass beide in mancher Hinsicht dem Inhalt nach ähnlich waren, ja sogar übereinstimmten, aber mit dem wesentlichen Unterschied, dass im neuen Verordnungsentwurf alle die Paragraphen weggelassen waren, die die Normen für die Sicherung der Verbindung zwischen den Eisenbahnen Finnlands und denen des Kaiserreichs festlegten.

1) Der Senat hatte — wie auch der Ministerstaatssekretär hatte feststellen müssen — ohne irgendwelche Motivierungen die Erwähnung der Sonderbestimmungen weggelassen, die auf der Strecke Valkeasaari—Petersburg galten. Der Verkehrsminister hatte in seinem Gutachten dem Entwurf nicht zustimmen können, weil man die Weglassung dieses Absatzes in der Weise hätte auslegen können, dass die betreffenden Vorschriften nicht mehr in Kraft wären.¹⁹ Deshalb wünschte der Ministerrat, dass diese Bestimmungen in der Verordnung ausdrücklich erwähnt würden.

2) Ferner hatte der Senat die Bestimmung über die Teilnahme des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion beseitigt, weil seiner Ansicht nach diese Teilnahme den finnischen Gesetzen widersprach. »Der Chef des Generalstabs hat seinerseits mitgeteilt, dass es für die Verteidigung des Reiches heute notwendiger als jemals früher ist, dass der Militärtransportchef mit Stimmrecht an den Sitzungen der Eisenbahndirektion teilnimmt, weil nur unter dieser Bedingung die Armee Gelegenheit hat, die derzeitige Eisenbahnbautätigkeit in Finnland zu verfolgen, wobei sich ihr auch die Möglichkeit bietet, rechtzeitig die vom militärischen Standpunkt als nötig angesehenen Verbesserungen durchzuführen.« General Langhoff habe behauptet, ein der Landessprache unkundiger Militärtransportchef werde doch nicht imstande sein,

¹⁹ Allerhöchste Verordnung über die Überwachung der Bahnstrecke Valkeasaari — Petersburg, erlassen im Jahr 1895 (Polnoje sobranije zakonov Rossijskoi Imperii Nr. 11592 Sobranije tretije Tom XV 1899); allerhöchste Verordnung über Gründung einer Bezirksdirektion in Petersburg (Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 52/1904).

in den Sitzungen die Interessen des Heeres wirksam genug wahrzunehmen. Diesen Einwand betrachtete der Generalstabschef, General Palitzyn, als unerheblich. Wenn der Militärtransportchef sich mit den örtlichen Verhältnissen vertraut gemacht habe, werde er jedenfalls soviel Finnisch lernen, dass er in dieser Sprache geführten Gesprächen zu folgen vermöge; die Interessen der Armee werde er natürlich nur auf russisch vertreten. Aus dem im Archiv des Kriegsministeriums aufbewahrten Konzept des Gutachtens Kuropatkins vom Jahr 1899 würden die Gründe klar ersichtlich, die den vom Senat vorgelegten Entwurf als ganz unmöglich erscheinen liessen. Diese Gesichtspunkte hätten im Laufe der inzwischen vergangenen Jahre in keiner Weise ihre Berechtigung eingebüsst, und deshalb müsse der betreffende Paragraph der Verordnung von 1903 unverändert beibehalten werden. Der Meinung General Palitzyns schloss sich auch der Ministerrat an. Die Behauptungen des Senats und General Langhoffs, dass die in Rede stehende Bestimmung gesetzwidrig sei, waren nach der Auffassung des Ministerrats völlig unzutreffend. Nach der Vereinigungs- und Sicherheitsakte vom Jahr 1789 stand das Recht, Ämter in Finnland zu bekleiden, »allen gebürtigen schwedischen Männern« zu. Für die Zeit nach 1809 sei das Wort »schwedisch« natürlich durch das Wort »russisch« zu ersetzen. Unter diesen Umständen gebe es grundsätzlich kein Hindernis für den Zugang von Russen zu Ämtern in Finnland, genau ebensowenig wie für den Zugang von Finnen zu Ämtern in Russland. Dagegen existierten wohl zahlreiche Sondervorschriften, die den Zugang von Russen zu b e s t i m m t e n Ämtern im Grossfürstentum beschränkten, wie etwa zu den Ämtern der Senatoren, der Offiziere in der finnischen Armee usw. Über den Militärtransportchef sei jedoch in diesen Bestimmungen nichts gesagt, so dass vonseiten der finnischen Gesetze keine Hindernisse für seine stimmberechtigte Teilnahme an den Sitzungen der Eisenbahndirektion beständen und auch nicht dafür, dass er nötigenfalls in den Senat gerufen werde, um Erklärungen zu geben und Gutachten zu erstatten.

3) Desgleichen hatte der Senat ohne Angabe von Gründen die in der Verordnung von 1903 enthaltene Vorschrift weggelassen, wonach für die Ernennung in Ämter, die technische Kenntnisse voraussetzten, die erfolgreiche Absolvierung des Kurses des Helsinkier Polytechnikums oder irgendeiner entsprechenden Lehranstalt im Kaiserreich verlangt wurde. Die Festlegung der Anforderungen an die Bewerber um solche Ämter sollte in Zukunft ganz dem Senat überlassen bleiben. Diesem Umstand hatte General Palitzyn besondere Beachtung geschenkt, und er hatte auch gefordert, dass der Status des Jahres 1903 beibehalten werde. Der Ministerrat war ganz derselben Meinung. Da nicht nur finnische, sondern auch russische Bewerber um Ämter in Frage kämen, sei es

ungerecht gegenüber den Letztgenannten, ein für sie so wichtiges Recht vom Ermessen des finnischen Senats abhängig zu machen. Die Frage sei von Bedeutung für das Gesamtreich und könne darum nicht von einem örtlichen Verwaltungsorgan wie dem finnischen Senat entschieden werden. Zwar sei die allerhöchste Verordnung von 1902 über den Zugang russischer Untertanen zu Zivilämtern in Finnland durch das Novembermanifest aufgehoben worden, und die früheren einschränkenden Sonderbestimmungen seien wieder in Kraft getreten. Unter diesen gebe es aber keine, die den Russen ausdrücklich das Recht versage, zu Ämtern im Eisenbahnwesen des Grossfürstentums zugelassen zu werden. Diese Frage lasse sich also völlig gesetzmässig in positivem Sinn lösen, und die betreffende Stelle der Verordnung von 1903 müsse deshalb in ihrer früheren Form bestehen bleiben.

4) Der Senat hatte es nicht für nötig gehalten, in seinen neuen Verordnungsentwurf die Vorschrift aufzunehmen, die von den Beamten der Eisenbahndirektion und der Strecke Valkeasaari—Petersburg russische Sprachkenntnisse verlangte; dabei hatte er sich darauf berufen, dass diese Bestimmung bereits durch die Sprachenverordnung vom 20. 4./3. 5. 1906 aufgehoben worden sei. Doch hiess es in § 7 Abs. 3 dieser Verordnung ausdrücklich folgendermassen: »Der Senat hat das Recht zu bestimmen, in welchen Gegenden des Landes von bestimmten Beamten in Postämtern, auf Bahnhöfen sowie auf Polizei- und Zollstationen die Kenntnis der russischen Sprache zu verlangen ist.« Beim Vergleich dieser Stelle mit dem am 15. 11. 1906 vom Senat gefassten Beschluss könne man nicht umhin festzustellen, dass der Senat mit diesem die ihm anvertrauten Vollmachten überschritten habe, so dass dem Beschluss die Stütze des Gesetzes fehle. Erstens habe der Senat über die Pflichten der Beamten der Eisenbahndirektion bestimmen wollen, obgleich die Verordnung von 1906 ihn nur zu Entscheidungen hinsichtlich der auf den *B a h n h ö f e n* diensttuenden Beamten berechtige. Zweitens habe der Senat Vorschriften über die von den Beamten der Linie Valkeasaari—Petersburg verlangten Sprachkenntnisse erlassen, obgleich er nach der Verordnung dieses Recht lediglich *i m L a n d e* habe, d.h. innerhalb der Grenzen des Grossfürstentums. Die Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg dagegen liege im Gebiet des Kaiserreichs.²⁰ Somit müsse laut Beschluss des Ministerrats diese Überschreitung der Befugnisse, die der

²⁰ Auf diese Tatsache hatte auch das halbamtliche Organ der Regierung, »*Novoje Vremja*«, schon am 21. 2. 1907 in dem Artikel »Unterwürfigkeit oder hoffnungslose Gleichgültigkeit?« aufmerksam gemacht. Darin wurde Generalgouverneur Gerard heftig dafür getadelt, dass er dem Senat erlaubt hatte, derartige »gesetzwidrige« Bestimmungen zu erlassen. Vgl. auch AUGUST LANGHOFF, *Sju år såsom Finlands representant inför tronen. Minnen och anteckningar. Åren 1906—1913.* II S. 203—205.

Senat sich habe zuschulden kommen lassen, dem Generalgouverneur von Finnland »zwecks Ergreifung sachdienlicher Massnahmen« mitgeteilt werden. Man kann natürlich darüber diskutieren, in welchem Mass diese von politischen Zweckmässigkeitsgesichtspunkten diktierte Stellungnahme des Ministerrats auf absichtlicher Juristerei beruhte, aber es lässt sich nicht leugnen, dass vom Standpunkt der formalen Gesetzauslegung — auf die sich die Finnen im allgemeinen immer beriefen — diesmal der Ministerrat unbedingt im Recht war. Wie wir später sehen werden, sollte die Angelegenheit recht weittragende Folgen haben, sogar in bezug auf die Zusammensetzung des Senats.

5) Der Vorschlag des Senats, der die Aburteilung von Amtsdelikten betraf, die auf der Strecke Valkeasaari—Petersburg begangen wurden, widersprach nach dem Gutachten des Justizministers Ščeglovitov dem neuen, 1903 in Kraft getretenen Strafgesetz des Kaiserreichs. Die Genehmigung des Antrags setze also voraus, dass das Gesetz des Kaiserreichs geändert werde, was natürlich nicht möglich sei. Deshalb müsse diese Stelle des Entwurfs beseitigt werden. Dem Standpunkt des Justizministers schloss sich auch der Ministerrat an, indem er auf die Unmöglichkeit hinwies, sich damit abzufinden, dass Rechtsnormen, die in der Gesetzsammlung des Kaiserreichs enthalten seien, auf Initiative des Senats von Finnland im Wege der örtlichen finnischen Gesetzgebung geändert werden könnten. Das stehe nicht im Einklang mit der Würde der russischen Staatsgewalt und entspreche auch sonst nicht der zweitrangigen Stellung der Gesetzgebung Finnlands im Vergleich zur Gesetzgebung des Kaiserreichs. Dass die Grossmacht Russland sich in ihrem Prestige gekränkt fühlte, zeigt sich vielleicht am deutlichsten in der Schlussbemerkung des Ministerrats über diese Angelegenheit: »... ausserdem ist das russische Forum für den Angeklagten durchaus kein 'privilegium odiosum', weil im Vergleich zu der sowohl formal als auch inhaltlich durchweg veralteten Rechtsordnung Finnlands die Rechtsprozedur des Kaiserreichs sowohl vollständiger ist als auch die Interessen des Angeklagten besser sichert.« Daher sei der Antrag des Senats abzulehnen.

Schliesslich erhielt Langhoff die Weisung, in Zukunft bei derartigen Fragen stets alles dazugehörige Dokumentenmaterial den Ministern des Kaiserreichs zuzuleiten, weil es sonst schwierig sei, über die wirkliche Bedeutung der jeweiligen Vorschläge des Senats Klarheit zu gewinnen, und die Verhandlung dieser Vorschläge sich unnötig schwierig gestalte und vom Zufall abhängen. Beispielsweise habe man bei der genaueren Prüfung des nun vorliegenden Falles ganz wesentlichen zusätzlichen Aufschluss aus Akten erhalten, die die Entstehungsgeschichte der Verordnung von 1903 betrafen. Aus diesen Akten gehe hervor, dass schon der verstorbene Generalgouverneur Bobrikov den Senat aufgefordert habe, beschleunigte Massnahmen zu ergreifen, um eine Verbindungs-

bahn zwischen den Eisenbahnnetzen Finnlands und Russlands zu schaffen, die finnischen Bahnlinsen in einen dem Verbindungsverkehr entsprechenden Zustand zu versetzen und deren Mobilmachungsbereitschaft zu erhöhen. Die von dem verstorbenen Generalgouverneur vorgebrachten Gesichtspunkte hätten nichts von ihrer Tragweite verloren, sondern seien im Gegenteil noch aktueller geworden, da die jetzt wahrnehmbaren Zeichen einer Gärung im Grenzland immer offensichtlicher würden. So betrachtete der Ministerrat es denn auch als begründet, dem Generalgouverneur Gerard den Befehl zu erteilen, den Bau der Verbindungsbahn zu beschleunigen. In diesem Punkt ist es klar, dass es dem Ministerrat an Sachkenntnis fehlte, denn die Verzögerung der Nevabrückenfrage lag damals durchaus nicht an den finnischen Behörden.²¹ Ausserdem erhielt der Generalgouverneur die Weisung, Massnahmen zu ergreifen, um die finnischen Eisenbahnen der Aufsicht russischer Verkehrsingenieure zu unterstellen, damit man sich dessen vergewissern könne, dass diese Bahnen in einen Zustand versetzt würden, der für den ungehinderten Verkehr russischer Züge erforderlich war. So war von amtlicher Seite die Frage der Überwachung der finnischen Eisenbahnen angeschnitten worden, eine Frage, die nachher einen heftigen Streit entfesselte. Nach der Mitteilung Stolypins hatte auf dem Deckelblatt des oben in den Hauptzügen wiedergegebenen Protokolls des Ministerrats »Seine Kaiserliche Majestät in Zarskoje Selo am 7. 4. 1907 höchstehändig das Prüfzeichen zu schreiben geruht«.²² Die Sache war nun soweit entschieden, und die finnischen Behörden hatten wahrhaftig genug Anlass zum Nachdenken bekommen.

In Russland dagegen erweckte das Auftreten des Ministerrats aufrichtige Zufriedenheit. Besondere Beachtung schenkte man den »Gesetzübertretungen« des Senats, denen gegenüber strenges Eingreifen gefordert wurde. »Der Reichsrat ist immerhin noch keine Zweigstelle des finnischen Senats und Herr Mechelin nicht der Diktator ganz Russlands«. Desgleichen beachtete man die Tatsache, dass die Antwort im Namen des ganzen Ministerrats gegeben worden war, und es wurde der Wunsch laut, dass dies keine gelegentliche Ausnahmeerscheinung bleiben möge, sondern dass auch fernerhin ein solches System eingehalten werde.²³ Inzwischen war auch Generalgouverneur Gerard nicht untätig gewesen. Nach einem in seiner Kanzlei aufgestellten Promemoria, das

²¹ POLVINEN a.a.O. S. 191—196.

²² Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 18/1907, VSV 32/1909, KD 152/18 1907.

²³ Novoje Vremja vom 18. 4. 1907 und 19. 5. 1907.

aber weder unterschrieben noch datiert ist, hatte der Senat nicht das Recht, eine Bestimmung über die Sprachkenntnisse zu erlassen, die vom Personal der Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg verlangt werden sollten. Der Generalgouverneur äusserte denn auch in gemässigtem Ton eine Beanstandung dieses Fehlers gegenüber dem Senat, indem er diesen aufforderte, die Frage von neuem zu erwägen und seinen Beschluss vom 15. 11. 1906 zu ändern.²⁴ Gerard spricht hier ausschliesslich von der Linie Valkeasaari—Petersburg, ohne etwas von der Eisenbahndirektion zu erwähnen. Wenn man noch das Absendungsdatum seines Schreibens berücksichtigt, den 21. 3./3. 4. 1907 — das undatierte Promemoria stammt natürlich aus noch früherer Zeit —, so erscheint es als klar, dass es sich dabei nicht um die Ausführung der im Protokoll des Ministerrats enthaltenen Willensäusserung handelt, sondern dass man in der Kanzlei des Generalgouverneurs ganz unabhängig von den Petersburger Regierungskreisen auf die juristischen Schwächen der Verfügung des Senats aufmerksam geworden war, wobei wohl die in der »Novoje Vremja« abgedruckten heftigen Angriffe eine entscheidende Rolle gespielt haben dürften. Gerard begann bei der immer mehr anschwellenden Flut von Beschuldigungen in der chauvinistischen Presse sich in seiner Stellung unsicher zu fühlen und reagierte daher empfindlicher als früher.²⁵

Der Senat war jedoch unnachgiebig. In seiner Antwort betont er, dass die im Jahr 1903 erlassenen Bestimmungen über die vom Personal der Eisenbahndirektion und der Strecke Valkeasaari—Petersburg zu verlangenden Sprachkenntnisse durch die Verordnung vom 20. 4./3. 5. 1906 aufgehoben worden seien. Es gebe somit im Augenblick keinerlei geltende Bestimmungen darüber, was für Sprachkenntnisse das Personal der ebengenannten Bahnlinie haben solle. Da jedoch die Beherrschung des Russischen auf dieser Strecke für viele dienstliche Aufgaben als unerlässlich anzusehen sei, habe der Senat am 15. 11. 1906 ausführliche Anweisungen darüber erlassen. »Der Senat wagt immer noch der Meinung zu sein, dass er beim Erlass der jetzt in Frage stehenden Vorschriften sowohl dem Geist der erwähnten Verordnung als auch den Erfordernissen der Umstände gemäss gehandelt hat. Da man jedoch vom formalen Standpunkt über die Ausdehnung der Befugnisse des Senats in dieser Hinsicht vielleicht verschiedener Meinung sein kann und da derartige Bestimmungen unbedingt nötig sind, weil es, wie schon erwähnt, keine anderen einschlägigen Bestimmun-

²⁴ KKK IV. Abteilung 4—4/1906, KD 108/13 1907.

²⁵ Vgl. LANGHOFF; a.a.O. II S. 203—205; s. auch Boeckmann an Stolypin am 30. 6./13. 7. 1907, KKK IV. Abteilung 4—6/1906 sowie das von der Kanzlei des Ministerrats aufgestellte Promemoria zu dem Verordnungsentwurf. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 18/1907.

gen mehr gibt, darf der Senat alleruntertänigst darum bitten, dass Eure Kaiserliche Majestät in Gnaden geruhen möchten, die obenerwähnten Vorschriften des Senats über die russischen Sprachkenntnisse, die von den Beamten und Bediensteten der Finnischen Staatseisenbahnen auf der Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg zu verlangen sind, als verbindlich zu bestätigen.»²⁶ Der Senat beharrte also unbeugsam auf seinem bisherigen Standpunkt. Nach dem Gesetz musste nun, da eine Meinungsverschiedenheit zwischen Generalgouverneur und Senat entstanden war, die Sache dem Kaiser zur Entscheidung vorgelegt werden.

Gerard wiederholte in seinem Anschreiben die Meinung, dass der Senat seine Vollmachten überschritten habe. Ausserdem könne diese Frage nur im Zusammenhang mit dem Entwurf zur Verordnung über die Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands entschieden werden. Deshalb bat Gerard den Herrscher, den Antrag des Senats abzulehnen und zugleich die Verfügung vom 15. 11. 1906 hinsichtlich der Teile aufzuheben, die das Personal der Strecke Valkeasaari—Petersburg betrafen.²⁷ Langhoff kannte in dieser Phase auch schon den Inhalt des Protokolls des Ministerrats, so dass er aus verständlichen Gründen die Lage als völlig hoffnungslos für das Gesuch des Senats beurteilte und sich damit begnügte, in seinem Vortragmemorial die Vorschläge des Senats und des Generalgouverneurs ohne Kommentar zu erwähnen. Das Ergebnis war wie erwartet. Der Kaiser lehnte den Senatsantrag ab und befahl die Aufhebung der betreffenden Teile der am 15. 11. 1906 erlassenen Anweisungen.²⁸ Diese Entscheidung war nach der Ansicht des Verkehrssenators Gripenberg »ein Schlag ins Gesicht«, und sie veranlasste denn auch sein Ausscheiden aus dem Senat.²⁹ Da der Monarch zu seiner Entscheidung formal völlig berechtigt war, hatte der Senat nach Gripenbergs Auffassung keine andere Möglichkeit, als den Befehl des Herrschers seinerseits zu bestätigen. Um wenigstens die Reste des Prestiges der Regierung Finnlands zu bewahren, hielt es Gripenberg für notwendig zurückzutreten, damit man einen Sündenbock hätte, auf dessen Schultern man die Schuld abwälzen könnte. Auch seine Selbstachtung verbot es ihm, weiterhin dem Senat anzugehören.³⁰ Die übrigen Senatoren hielten Gripenbergs »Demonstration« für unnütz, weil ihrer Meinung nach die faktische Bedeutung

²⁶ Prot. des Ökonomedepartements des Senats vom 12. 4. 1907, KKK IV. Abteilung 4—4/1906, VSV 32/1909.

²⁷ Gerard an Langhoff am 4./17. Mai 1907, VSV 32/1909.

²⁸ VSV 32/1909.

²⁹ Gripenberg an Mechelin am 8. 7. 1907. Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 54, VA.

³⁰ Gripenberg an Mechelin im ebenerwähnten Brief.

der Aufhebung des Senatsbeschlusses das nicht wert war.³¹ Die Versuche der Kollegen, den Verkehrssenator zum Verbleiben auf seinem Posten zu bewegen, erwiesen sich jedoch als vergeblich, und er beharrte bei seinem Entschluss. Mechelin, der Vizevorsitzende des Ökonomiedepartements (d.h. der tatsächliche Ministerpräsident), erklärte, dass er Gripenberg deswegen nicht tadeln könne, sondern dessen Gedanken und Empfindungen gut verstehe.³² An Langhoff schreibt Gripenberg: »Hätte ich doch nur wenigstens eine Ahnung davon gehabt, was im Gange war — die Frage des Eisenbahnpersonals hatte ja der Senat selbst dem Herrscher zur Entscheidung unterbreitet — so hätte ich natürlich versucht, Gelegenheit zu finden, mich mit Dir zu beraten, um möglicherweise eine für den Senat weniger demütigende Lösung in dieser Frage zu finden. Aber der Blitz kam gleichsam aus heiterem Himmel, denn Gerard hatte weder Mechelin noch mir auch nur mit einem Wort angedeutet, was er dem Herrscher vorgeschlagen hatte.« Ausser seinen persönlichen Gründen erwähnt Gripenberg in seinen Erinnerungen³³ noch ein zusätzliches Motiv für seinen Rücktritt. Die Russen wiesen ständig darauf hin, dass der Senat, der aus sog. Konstitutionalisten bestand, sich lediglich auf eine kleine Minderheit in der Bevölkerung stützte. Die Lage wäre ohne eine Erweiterung der Grundlage, auf der die Regierung sich aufbaute, mit der Zeit unhaltbar geworden. Die einzige reale Möglichkeit für eine solche Erweiterung bestand darin, die Altfinnische Partei an der Regierung zu beteiligen. Dies konnte wiederum nur dadurch geschehen, dass man die Posten der aus dem Senat Ausgeschiedenen einzeln mit Mitgliedern der Altfinnischen Partei besetzte. Schon früher war der Sitz von Senator Kari freigeworden. Auf diese Weise betrachtet brauchte Gripenbergs Rücktritt den Senat durchaus nicht zu schwächen, sondern konnte ihn im Gegenteil mittelbar stärken, indem er dazu beitrug, möglichst weite Bevölkerungskreise hinter der finnischen Regierung zu sammeln, um die von Osten kommende Drohung abzuwehren. Alles in allem hat man jedoch den Eindruck, dass im Zeitpunkt des Ausscheidens die Hauptmotive des Verkehrssenators sowohl nationale als auch persönliche Prestigegesichtspunkte gewesen sind. In einem Brief an Mechelin vom 19. 7. 1907 betont Gripenberg, dass die

³¹ Ignatius an Mechelin am 19. 7. 1907. Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 54. Derselben Meinung war auch Langhoff: Langhoff an Mechelin am 25. 7. 1907. *Ibidem*.

³² Kopie eines Briefes Mechelins an Langhoff vom 26. 7. 1907. Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 69; s. auch L. Mechelin an A. Törngren am 23. 7. 1907. Dr. Adolf Törngrens Briefsammlung. Archiv der Staatlichen Kommission für die Geschichte der Selbständigkeit, Nr. 7, VA.

³³ GRIPENBERG, *Minnesanteckningar*, S. 626—627.

Kränkung, die ihn getroffen habe, ihren Ausgang vom Gutachten Gerards genommen habe.³⁴ Es sollte auch dem Generalgouverneur gezeigt werden, dass man den Senat nicht auf beliebige Weise behandeln könne. Weder Gerard noch Langhoff scheinen dem Schicksal des Senatsgutachtens viel Beachtung geschenkt zu haben. Der Ministerstaatssekretär hätte ausserdem Gelegenheit gehabt, vor der endgültigen Entscheidung der Angelegenheit mit Gripenberg darüber zu sprechen, so dass diesen die Entscheidung nicht dermassen überrascht hätte. Jedenfalls hatte Gripenberg nun den entscheidenden Schritt getan, wodurch Mechelins Senat den tatkräftigen, sein Fach gut beherrschenden Leiter der Verkehrsexpedition verloren hatte. Von nun an verwaltete dieses Amt Mechelin selbst neben seinen eigenen Aufgaben.

Nach Stolypins Meinung war die Episode jedoch noch nicht abgeschlossen. In einem scharfen Brief an den stellvertretenden Ministerstaatssekretär Björnberg erklärte er, der Senat habe durch seinen Entwurf vom 12. 4. 1907 versucht, mit Hilfe einer allerhöchsten Verordnung dieselbe Bestimmung zu sanktionieren, von der sowohl der Ministerrat als auch der Generalgouverneur die Ansicht geäussert hätten, dass sie die Grenzen der Befugnisse des Senats überschreite. Somit habe der Senat seine schon 1906 erlassene Verfügung als einen ganz neuen Entwurf maskiert, der nicht nur die Interessen des Kaiserreichs im allgemeinen berühre, sondern geradezu das Gebiet des Gouvernements Petersburg. Aus diesem Anlass erkundigte sich Stolypin »ergebenst«, warum der Ministerstaatssekretär es nicht für nötig gehalten habe, den Antrag den zuständigen Ministerien des Kaiserreichs zwecks Erstattung von Gutachten zu übersenden.³⁵ Björnberg musste nun anstelle seines auf Urlaub befindlichen Vorgesetzten Rechenschaft über dessen Beweggründe ablegen.³⁶ Der Anlass zu der Äusserung des Senats sei das Schreiben des Generalgouverneurs vom 21. 3./3. 4. 1906 gewesen, und zu diesem Zeitpunkt sei das Protokoll des Ministerrats noch keinem der beiden Beteiligten bekannt gewesen. Auch als der Generalgouverneur am 4./17. Mai das Gesuch des Senats nach Petersburg gesandt habe — damals habe er dieses Protokoll bereits gekannt —, habe er sich nicht darauf gestützt und nicht verlangt, dass die Angelegenheit von Ministerien des Kaiserreichs bearbeitet werde. Diese Handlungsweise rührte nach Björnbergs Auffassung daher, dass Gerard damals schon die vom Ministerrat ganz kategorisch ausgesprochene Meinung kannte und in der Überzeugung, dass der Herrscher den

³⁴ Gripenberg an Mechelin, Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 54; SIGURD NORDENSTRENG, Leo Mechelin II, S. 284—286.

³⁵ Stolypin an Björnberg am 31. 7. 1907. VSV 32/1909.

³⁶ Björnberg an Stolypin am 22. 8./3. 9. 1907. Ibidem.

Antrag des Senats ablehnen werde, es für unnütz hielt, sich noch mit den zuständigen Ministerien in Verbindung zu setzen, vermutlich weil er die Sache beschleunigen wollte. Die gleichen Umstände waren, soweit Björnberg es wusste, auch entscheidend für die Handlungsweise von Generalleutnant Langhoff gewesen. Offenbar befriedigte die Antwort Stolypin, denn er ist danach nicht mehr auf die Angelegenheit zurückgekommen.

Als das Protokoll des Ministerrats bei Langhoff eingetroffen war, konnte man die Frage der Verwaltung der finnischen Eisenbahnen formal als vortragsfertig ansehen. Zum Vortrag kam es jedoch nicht. Das Gutachten des Ministerrats enthielt so viel wesentliche Abweichungen vom Standpunkt des Senats, dass Langhoff — im Gegensatz zur herrschenden Gepflogenheit — vom Vortrag absehen zu müssen glaubte und stattdessen die Akten dem Senat zu erneuter Prüfung zurücksandte.³⁷ So bot sich der finnischen Regierung noch einmal die Gelegenheit, ihre Meinung über die Sache zu äussern; das geschah am 15. 6. 1907.³⁸

1) Die Erwähnung der für die Strecke Valkeasaari—Petersburg geltenden Sonderbestimmungen war laut dieser Äusserung deshalb weggelassen worden, weil man diese Dinge für selbstverständlich gehalten hatte, und der Senat hatte nichts dagegen, dass die entsprechende Stelle aus der Verordnung von 1903 auch in die neue Verordnung aufgenommen würde. Dagegen betrachtete er es nicht als sachgemäss, dass entsprechend der Forderung des Ministerrats die auf der ebengenannten Bahnlinie geltenden Sondervorschriften in der Verordnung selbst aufgezählt würden. Die Folge davon würde nämlich sein, dass jedesmal, wenn diese Bestimmungen geändert würden oder irgendeinen noch so unbedeutenden Zusatz erhielten, die ganze Verordnung über die Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands umgeschrieben werden müsste. Nicht einmal die Verordnung von 1903 habe eine derartige Aufzählung enthalten.

2) »Der Ministerrat hat es übernommen, eine ausführliche Darlegung seiner Auffassung auszuarbeiten, wonach die finnischen Grundgesetze keine Hindernisse für den Zugang von Russen zu staatlichen Ämtern in Finnland enthalten. Dieser Teil des Gutachtens offenbart Mangel an wirklicher Kenntnis der finnischen Grundgesetze, und es werden darin ständig Regel und Ausnahme miteinander verwechselt. Da der Senat zu verschiedenen Zeiten schon mehrfach Aufschluss über die in Frage stehenden Dinge gegeben hat, betrachtet er es jetzt nicht als nötig, derartige rechtliche Klarstellungen zu wiederholen, und

³⁷ S. Langhoffs Anschreiben KD 152/18 1907.

³⁸ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 15. 6. 1907; KKK IV. Abteilung 4—6/1906; VSV 32/1909.

zwar mit um so mehr Grund, als es sich in dem vorliegenden Fall gar nicht um Gesetzesauslegung handelt. Jetzt ist nämlich nicht die Frage zu entscheiden, ob eine als Militärtransportchef von Finnland tätige Militärperson in ein hiesiges Staatsamt ernannt werden sollte oder nicht, sondern die Forderung bezieht sich ausdrücklich darauf, dass eine russische Militärperson, d.h. jemand, der kein finnischer Beamter ist und den finnischen Gesetzen nicht untersteht, mit Stimmrecht an der Verhandlung von Sachen in einer finnischen Behörde sollte teilnehmen dürfen. Das aber stände, wie der Senat in seinem untertägigen Gesuch vom 2. 11. 1906 bereits ausgeführt hat, offensichtlich im Widerspruch zum finnischen Recht.» Auch praktische Gründe zwangen nach der Ansicht des Senats in keiner Weise zu einer solchen Regelung. Die Erfahrung habe gezeigt, dass das vor 1903 eingehaltene System ausgezeichnet funktioniert habe. Der Senat sei jedoch bereit, als zusätzliches Zugeständnis die Möglichkeit zu erwägen, dass der Militärtransportchef zu denjenigen Sitzungen der Eisenbahndirektion eingeladen werde, in denen Fragen verhandelt würden, die unmittelbar mit seinem Fachgebiet zusammenhängen. Dann könne er die von ihm als notwendig angesehenen Anmerkungen ins Protokoll diktieren. So würden die sachlichen Bedürfnisse der Armee praktisch ebenso gut befriedigt wie in einem dem Vorschlag des Ministerrats gemässen Verfahren. Von seinem Stimmrecht hätte der Militärtransportchef beim Auftreten von Meinungsverschiedenheiten doch keinen grossen Nutzen, da er ja gegen die Meinung von fünf Mitgliedern der Eisenbahndirektion seinen Willen nicht durchsetzen könne.

3) Die Stelle der Verordnung von 1903, die die für die Ernennung in Ämter zu verlangenden technischen Kenntnisse betraf, hatte man laut der Äusserung des Senats deshalb weggelassen, weil man eine grosse Anzahl von unteren Ämtern technischen Charakters mit solchen Personen musste besetzen können, die ihre Ausbildung in Lehranstalten niedrigerer Stufe als im Helsinkier Polytechnikum erhalten hatten. Es bestehe auch gar kein Grund, von den technischen Ämtern der finnischen Eisenbahnen solche Bewerber auszuschliessen, die ihre Studien im Ausland absolviert hätten; dies solle jedoch unter strenger Anwendung der geltenden Verordnung geschehen. So schlug der Senat denn auch für § 8 des Verordnungsentwurfs folgenden Schlussabsatz vor: »Ämter, für die technische Ausbildung verlangt wird, werden mit Personen besetzt, die den Kurs einer einschlägigen Lehranstalt beendet haben, entweder des Helsinkier Polytechnikums oder irgendeiner anderen technischen Lehranstalt in Finnland oder auch einer entsprechenden Lehranstalt im Kaiserreich oder im Ausland nach genaueren Anweisungen, die der Senat erlässt.« Hinsichtlich der russischen Sprachkenntnisse, die die Beamten der Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg haben sollten, beharrte der Senat auf dem Standpunkt, den er

am 12. 4. 1907 ausgesprochen hatte. (Die ablehnende Entscheidung des Kaisers war noch nicht erfolgt.) Diese Fragen solle man keinesfalls mit der nun zu bearbeitenden Verordnung über die Eisenbahnverwaltung ganz Finnlands in Verbindung bringen, sondern für die Verwaltung der ebengenannten Linie mit allen Einzelheiten müssten ganz gesonderte Vorschriften erlassen werden. Inbezug auf die Anforderungen in Sprachkenntnissen, die an die Beamten der Eisenbahndirektion gestellt wurden, machte der Senat die kurze Bemerkung, dass dies eine rein finnische Angelegenheit sei und somit ganz ausserhalb der Kompetenz des Ministerrats liege. »Es scheint nötig zu sein, darauf hinzuweisen, dass die damit zusammenhängende Bestimmung der Verordnung von 1903 unter ganz anderen Voraussetzungen als den jetzt geltenden zustande gekommen ist. Darum kann es nicht in Frage kommen, diese Bestimmung, die ausserdem — wie schon oben erwähnt — durch die Verordnung vom 20. 4./3. 5. 1906 aufgehoben worden ist, wieder zum Leben zu erwecken.«

4) Was das Rechtsforum des Personals der Strecke Valkeasaari—Petersburg betraf, teilte der Senat mit, dass er völlig anderer Meinung sei als der Ministerrat. Da aber dieser Paragraph vermutlich Anlass zu einem ausgedehnten Meinungsaustausch mit dem Justizministerium des Kaiserreichs geben würde und somit geeignet sei, die endgültige Gesamtentscheidung des wichtigen Verordnungsentwurfs immer weiter zu verzögern, erklärte der Senat seine Bereitschaft, den Paragraphen zu entfernen und ihn später als ganz gesonderte Frage vorzubringen.

Vor den Augen des stellvertretenden Generalgouverneurs Boeckmann fanden die Vorschläge des Senats keine Gnade. Er teilte mit, dass er sich in jeder Hinsicht den im Protokoll des Ministerrats ausgesprochenen Ansichten anschliesse.³⁹ Lediglich den Vorschlag für die Anforderungen, die für die Zulassung zu Ämtern gestellt werden sollten (§ 8), glaubte Boeckmann gutheissen zu können, weil dieser Paragraph auch die entsprechenden Bestimmungen der geltenden Verordnung enthielt. Die übrigen Änderungsanträge des Senats müssten abgelehnt werden. Boeckmann schickte Kopien von dem Gutachten des Senats und dem seinigen an Stolypin, der es daraufhin als begründet ansah, die Angelegenheit noch einmal im Ministerrat auf die Tagesordnung zu setzen.⁴⁰ Es ist recht symptomatisch, dass im Gegensatz zur allgemeinen Gepflogenheit der Ministerstaatssekretär diesmal völlig übergangen wurde. Der Ministerrat erklärte, dass es nicht dem Geist der Verordnung von 1891 entspreche, Angelegenheiten, die schon von Behörden des Kaiserreichs geprüft seien, an den finnischen Senat zurückzusenden. Vor dem endgültigen Vortrag müssten diese Sachen natürlich

³⁹ Boeckmann an Stolypin am 4./17. Juli 1907. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 18/1907; Boeckmann an Langhoff desgleichen VSV 32/1909.

⁴⁰ KKK IV. Abteilung 4—6/1906; Ministerrat *ibidem*.

nochmals den zuständigen Ministerien des Kaiserreichs zur Prüfung vorgelegt werden, was geeignet sei, ihre Erledigung ausserordentlich zu verzögern. In Zukunft habe der endgültige Vortrag unmittelbar nach dem Eintreffen der Gutachten der Behörden des Kaiserreichs zu erfolgen.⁴¹ Ein Kapitel für sich verdiene der allgemeine Ton der Antwort des Senats, der aussergewöhnlich krass und für den amtlichen Schriftwechsel unpassend sei. Der Senat habe sich u.a. die Freiheit herausgenommen zu behaupten, dass die Stellungnahme des Ministerrats vollständige Unkenntnis der Grundgesetze Finnlands beweise. Nach diesen allgemeinen Bemerkungen, die Gekränktheit verrieten, ging der Ministerrat dazu über, den Antrag des Senats im einzelnen zu betrachten.

1) Der Ministerrat glaubte, nicht darauf verzichten zu können, dass die auf der Strecke Valkeasaari—Petersburg geltenden Sondervorschriften in der Verordnung aufgezählt würden. Dies sei notwendig, damit das Personal dieser Linie genau wisse, welche Bestimmungen es zu befolgen habe. (Sic!)

2) Zu dem neuen Vorschlag des Senats betreffend den Militärtransportchef bemerkte der stellvertretende Justizminister, Senator Lütze, dass diese Frage in engem Zusammenhang mit dem Problem der von den Beamten der Eisenbahndirektion zu verlangenden russischen Sprachkenntnisse stehe. Falls man in diesem Problem zu einer positiven Lösung gelange und diese auch vollständig durchführe, sei es vielleicht möglich, auf die Forderung zu verzichten, dass der Militärtransportchef mit Stimmrecht an den Sitzungen der Eisenbahndirektion teilnehme, und sich damit abzufinden, dass er nur beratender Teilnehmer dieser Sitzungen sei. Gegen diese Meinung Senator Lützes äusserte sich entschieden der Gehilfe des Kriegsministers, Polivanov, indem er mitteilte, dass die Armee keinesfalls auf eine Schwächung der Stellung des Militärtransportchefs gegenüber dem derzeitigen Zustand eingehen werde. Den Vorschlag des Senats anzunehmen würde jedoch gerade das bedeuten. Auf denselben Standpunkt stellte sich der Ministerrat, der ausserdem den Hinweis des Senats auf Gesetzwidrigkeit für bedeutungslos erklärte, da dieser Hinweis nicht auf Paragraphen des geltenden Gesetzes beruhe. Der Ministerrat dagegen habe in seinem Gutachten vom 27. 3. 1907 seinen Standpunkt ausführlich und ins einzelne gehend begründet. Unter diesen Umständen müsse festgestellt werden, dass die stimmberechtigte Teilnahme des Militärtransportchefs an den Sitzungen der Eisenbahndirektion und seine Einladung zu Senatssitzungen, um nötigenfalls Erklärungen zu geben, völlig gesetzmässig seien und den praktischen Bedürfnissen entsprächen. Deshalb müsse der betreffende Paragraph der Verordnung von 1903 unverändert beibehalten werden.

⁴¹ Protokoll des Ministerrats vom 20. 7. 1907. Gedruckte Kopie VSV 32/1909.

3) Gegen den Vorschlag des Senats betreffend die Ernennung in Ämter, den auch der stellvertretende Generalgouverneur ohne Veränderungen gutgeheissen hatte, erhob der Ministerrat keine Einwände. Zu der Frage der russischen Sprachkenntnisse, die von den Beamten zu verlangen waren, wiederholte der Ministerrat seine früheren Behauptungen über Kompetenzüberschreitung seitens des Senats⁴², ohne irgendwelche wesentlich neue Gesichtspunkte vorzubringen. Die Verordnung von 1903 gelte somit in diesen Punkten nach wie vor und müsse auch fernerhin unverändert bleiben. Da es ja genügend Personal mit russischen Sprachkenntnissen gebe, um die zahlreichen Ämter und sonstigen Stellungen der Strecke Valkeasaari—Petersburg zu besetzen, könne die Besetzung der verhältnismässig wenigen Ämter in der Eisenbahndirektion keine besonderen Schwierigkeiten verursachen.

4) Für den Fall, dass der Senat, der die Frage des Rechtsforums für das Personal der Bahnlinie Valkeasaari—Petersburg vorläufig hatte fallen lassen, gemäss seiner Mitteilung später darauf zurückkomme, beauftragte der Ministerrat das Justizministerium mit der eingehenden Prüfung dieses seinerzeit eintreffenden Senatsantrags, worauf das Ministerium ihn dem Ministerrat vorlegen solle. Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, dass der Senat keinen solchen Vorschlag mehr machte.⁴³

So hatte der Ministerrat gemäss dem Gutachten Boeckmanns die Ablehnung aller Änderungsvorschläge des Senats mit Ausnahme des den Zugang zu Ämtern betreffenden empfohlen. Als das Gutachten des Ministerrats im Staatssekretariat eingetroffen war, musste Langhoff zwangsläufig bemerken, dass die Sache sich hoffnungslos im Kreise zu bewegen begonnen hatte. Keiner der beiden Beteiligten war gewillt, von seinen Forderungen Abstriche zu machen. Ein schlechtes Zeichen war auch, dass der Herrscher das Protokoll des Ministerrats schon bestätigt hatte. Nachdem Langhoff von seinem Urlaub zurückgekehrt war, machte er bei seinem ersten Vortrag den Kaiser darauf aufmerksam, dass das Vortragsrecht für Finnland betreffende Sachen ausdrücklich ihm zustehe; damit beanstandete er, dass der Herrscher in seiner Abwesenheit das von Stolypin vorgetragene Protokoll des Ministerrats über die Verwaltung der finnischen Eisenbahnen gutgeheissen hatte.⁴⁴ Nikolai II. antwortete darauf, dass die Ent-

⁴² Auf denselben Standpunkt hatte sich auch schon der Herrscher gestellt, indem er das Gesuch des Senats vom 12. 4. 1907 ablehnte.

⁴³ Auf das Protokoll des Ministerrats hatte der Kaiser eigenhändig den Vermerk »Einverstanden« geschrieben. Rilax-fjärd vom 30. 8. 1907.

⁴⁴ General August Langhoffs Tagebuch vom 9./22. Oktober 1907. Langhoffs Sammlung Nr. 109, VA.

scheidung vorläufig nur als präliminär anzusehen sei. Eine endgültige, bindende Entscheidung werde er natürlich erst beim Vortrag Langhoffs treffen. Ein charakteristischeres Beispiel für den Charakter des letzten Zaren von Russland lässt sich schwer finden. Ein Brief, den Langhoff vier Tage später an Mechelin absandte, klingt noch recht hoffnungsvoll. Der Ministerrat habe nur seine Abwesenheit ausgenutzt, aber die Sache werde gewiss noch ins richtige Gleis gebracht werden können.⁴⁵ Es geschah jedoch anders. Im Laufe des Herbstes 1907 begannen sich die Beziehungen zwischen Finnland und dem Kaiserreich wieder drohend zu verschlechtern, was die im nächsten Jahr erfolgende endgültige Richtungsänderung vorausahnen liess. Die kurze Periode der konstitutionellen Entwicklung glitt unrettbar in die Vergangenheit hinüber. Langhoff und Törngren betonten in Briefen, die sie im Herbst 1907 aus Petersburg an Mechelin schrieben, die dauernde Verschlechterung der allgemeinpolitischen Lage Finnlands. Die Einstellung Stolypins wurde allmählich immer finnlandfeindlicher, was seine Ursache vor allem darin hatte, dass der Regierungsbezirk Viipuri zu einem Asyl für russische Revolutionäre geworden war. Die Finnen steckten ganz in ihren inneren Angelegenheiten drin und begriffen nicht, wie die Lage unter dem Gesichtswinkel von Petersburg aussah. Die beiden oben genannten Herren richteten mit scharfen Worten die Aufforderung an den Senat, mehr Rücksicht auf Russland zu nehmen, wenn Finnland gerettet werden solle.⁴⁶ Unter diesen Umständen betrachtete Langhoff es als das Klügste, den Verordnungsentwurf über die Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands nicht vorzutragen. Andererseits konnte er ihn auch nicht zum zweitenmal zwecks Korrektur nach Helsinki zurückschicken. Das Ergebnis dieser Sachlage war, dass die Angelegenheit im Staatssekretariat vorläufig einfach beiseitegelegt wurde.

Im Herbst 1908 unternahm der Ministerstaatssekretär noch einen letzten Versuch, den in die Sackgasse geratenen Plan einer Lösung näherzubringen. Als schlimmster Stein des Anstosses hatte sich der Streit über die Stellung des Militärtransportchefs erwiesen. Deshalb schlug Langhoff dem Generalgouverneur Boeckmann vor, dass der Militärtransportchef das Recht erhalten solle, an den Sitzungen der Eisenbahndirektion teilzunehmen, und dass bei Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und den übrigen Mitgliedern der Direktion die Sache dem Senat zur Entscheidung vorgelegt werden solle. So hätte man die den Finnen so unangenehme Frage des Stimmrechts dieses Beamten umgehen können. Langhoff betonte gegenüber Boeckmann, dass dieses Verfahren

⁴⁵ Langhoff an Mechelin am 10./23. Oktober 1907. Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 54, VA.

⁴⁶ LANGHOFF, a.a.O. I S. 258—259; Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 54.

der Armee praktisch einen grösseren Einfluss auf die Verhandlung der Eisenbahnangelegenheiten sichere als das derzeitige System, bei dem die vom Militärtransportchef vorgebrachten Gesichtspunkte in der Eisenbahndirektion leicht überstimmt werden könnten.⁴⁷ Der Generalgouverneur bat nun den Militärtransportchef des Bezirks Finnland um ein Gutachten, wobei er ihn besonders darauf aufmerksam machte, dass er natürlich stets das Recht habe, sich — falls ein Beschluss des Senats ihn nicht befriedige — an den Generalgouverneur zu wenden, der dann dem Kaiser das Gesuch unterbreiten könne, den betreffenden Senatsbeschluss aufzuheben.⁴⁸ Der Militärtransportchef, Oberst Janov, glaubte jedoch, sich in dieser Sache nicht allein entscheiden zu können, und sandte den Entwurf an die Militärtransportverwaltung des Generalstabs. Der stellvertretende Leiter der Militärtransportverwaltung, Reichschild, schickte seine Antwort unmittelbar an die Kanzlei des Generalgouverneurs. Er teilte darin mit, dass der den Militärtransportchef betreffende Paragraph der Verordnung von 1903 nicht geändert werden könne, dass er aber nichts gegen eine *E r g ä n z u n g* dieses Paragraphen durch eine Bestimmung habe, nach der Meinungsverschiedenheiten zwischen Militärtransportchef und Eisenbahndirektion dem Senat zur Entscheidung vorgelegt werden sollten.⁴⁹ Für die Finnen hätte dies nur eine weitere Erschwerung der Lage bedeutet. Nachdem Stolypin die Ansicht Reichschilds erfahren hatte, schloss er sich ihr vollständig an.⁵⁰ Boeckmann leitete die Antwort der Militärtransportverwaltung in seinem eigenen Namen an Langhoff weiter.⁵¹ Nun war die Lage für die Finnen schon ganz hoffnungslos geworden. Es war offensichtlich, dass sich keinerlei Verbesserungen der Verordnung von 1903 erreichen liessen. Im Gegenteil konnte man erwarten, dass Änderungen in eine ungünstigere Richtung vorgenommen werden würden. Gegen diesen Hintergrund ist es verständlich, dass der Senat am 23. 1. 1909 den Beschluss fasste, um die Rückgabe des ganzen Verordnungsentwurfs zu bitten.⁵² Als äussere Begründung für dieses Gesuch wies der Senat auf die lange Zeitspanne hin, die seit der Ausarbeitung des Entwurfs verstri-

⁴⁷ Langhoff an Boeckmann am 11./24. September 1908. KKK IV. Abteilung 4—6/1906.

⁴⁸ KKK ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 18/1907. Reichschild betont in einem Brief an Stolypin, er verstehe recht gut, dass die Finnen wieder versuchten, die Russen zu hintergehen und die zu den Aufgaben des Heeres gehörende Überwachung der finnischen Eisenbahnen zu erschweren. Er lasse sich jedoch nicht betrügen.

⁵¹ Boeckmann an Langhoff am 7./20. November 1908. VSV 32/1909.

⁵² Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 23. 1. 1909; KKK IV. Abteilung 4—6/1906; VSV 32/1909.

chen war. Inzwischen hätten sowohl der Landtag als auch das Komitee, das den Haushalt der finnischen Staatseisenbahnen untersuchte, ernste Anmerkungen zum Verwaltungsverfahren der Eisenbahnen gemacht, so dass der im Jahr 1906 abgesandte Verordnungsentwurf in bestimmten Teilen der Revision und Ergänzung bedürfe. Da auch Generalgouverneur Boeckmann nichts gegen die Bitte um Rückgabe des Antrags einzuwenden hatte, kam Langhoff dem Wunsch des Senats nach und sandte die Akten zurück, worauf er auch Stolypin davon in Kenntnis setzte.⁵³ Auch jetzt liess die Gegenmassnahme des Vorsitzenden des Ministerrats nicht lange auf sich warten. Es war nach Stolypins Meinung unpassend, finnischen Behörden einen Gesetzentwurf zurückzuschicken, über den der Ministerrat des Kaiserreichs schon sein endgültiges Gutachten erstattet habe. Keinesfalls dürfe der nun nach Finnland zurückgesandte Verordnungsentwurf dem Kaiser vorgetragen werden, bevor dem Ministerrat Gelegenheit gegeben worden sei, sich damit vertraut zu machen. Zugleich äusserte Stolypin in dem Brief, in dem er diese Ansicht darlegte, noch eine beissend ironische Bemerkung. »Gleichzeitig bitte ich Eure Exzellenz ergebenst, mir mitzuteilen, warum Sie, nachdem Sie schon 1907 das Gutachten des Ministerrats über die obengenannte Eisenbahnangelegenheit erhalten hatten, es damals nicht für möglich hielten, diese Seiner Kaiserlichen Majestät vorzutragen, obwohl Sie die Sache als sehr dringlich betrachteten.«⁵⁴ Langhoff antwortete, er sei völlig derselben Meinung wie Stolypin über die Richtung, die dem Eisenbahnplan in Zukunft gegeben werden solle. Die Rückgabe des Antrags an den Senat begründete der Ministerstaatssekretär mit den wirtschaftlichen Gründen, die das Gesuch des Senats enthielt. Was die von Stolypin erwähnte Dringlichkeit betreffe, so habe sie lediglich inbezug auf die Besoldungsordnung bestanden, die denn auch in jenem Jahr bestätigt worden sei.⁵⁵ Aus Gründen der Objektivität muss festgestellt werden, dass diese Erwiderung Langhoffs keineswegs die ganze Wahrheit enthält, und diese konnte er natürlich damals auch gar nicht aussprechen. Stolypin sah es jedoch nicht mehr als nötig an, den Briefwechsel fortzusetzen.

Der Verordnungsentwurf war nun nach Helsinki zurückgekommen, wo der ganze Plan denn auch »in aller Stille begraben« wurde. Man kam auch später nicht mehr darauf zurück, weil der Senat sich davon überzeugt hatte, dass es vergeblich war, gegen den Strom zu schwimmen. Es wurde nicht mehr versucht, wesentliche Änderungen der Verwaltungsverordnung von 1903 herbeizuführen, und diese blieb auch bis zum Beginn der Selbständigkeit Finnlands in Kraft.

⁵³ Langhoff an Stolypin am 12./25. 2. 1909; VSV 32/1909.

⁵⁴ Stolypin an Langhoff am 16./29. 2. 1909. Ibidem.

⁵⁵ Langhoff an Stolypin am 21. 2./5. 3. 1909. Ibidem.

II

Der Ministerrat hatte in seiner Sitzung vom 27. März 1907 den Generalgouverneur beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, um russischen Verkehrsbehörden die Aufsicht über die finnischen Eisenbahnen zu übertragen. In seiner Antwort erklärte der stellvertretende Generalgouverneur Boeckmann jedoch, dass diese Frage sich nicht sofort lösen lasse. Die Durchführung des Planes erfordere die Gründung von Behörden des Kaiserreichs in finnischem Staatsgebiet und die genaue Festlegung von deren Rechten im Verhältnis zu der finnischen Eisenbahndirektion sowie der finnischen Wege- und Wasserbauverwaltung, was wiederum eine Verbindungsaufnahme zum Senat nötig mache, um den Plan weiterverfolgen zu können.¹

Boeckmanns Antwort wurde im Ministerrat im Zusammenhang mit der Frage der Verwaltung der Eisenbahnen Finnlands am 20. 7. 1907 verhandelt.² Bei dieser Gelegenheit gab der Verkehrsminister, Generalleutnant v. Schaffhausen-Schaufass, ein mündliches Gutachten ab, worin er mitteilte, dass er eine Aufsicht des Verkehrsministeriums über die finnischen Eisenbahnen für höchst wünschenswert halte. Er machte den Ministerrat u.a. darauf aufmerksam, dass das Fehlen einer solchen Überwachung zur vollständigen Isolierung der Bahnen Finnlands vom Eisenbahnnetz des Kaiserreichs geführt habe, gegen den Wunsch und die Ziele der russischen Regierung, die seinerzeit eine allen Bahnen gemeinsame Spurweite festgesetzt habe. Dessenungeachtet hätten sich die Finnen ständig der Erreichung dieses Zieles widersetzt und alles mögliche getan, um die Verwendung russischen rollenden Materials auf den finnischen Eisenbahnen zu erschweren, indem sie solche technische Verkehrsverhältnisse geschaffen hätten, die trotz gleicher Spurweite den Verbindungsverkehr unmöglich machten. Zur Besserung der Sachlage sei es notwendig, dem Verkehrsministerium ebensolche Aufsichtsmöglichkeiten auf den Bahnen Finnlands zu geben, wie sie das Kriegsministerium schon durch den Militärtransportchef habe. Es sei nicht nötig, dafür irgendwelche neue Ämter im Grossfürstentum zu schaffen, sondern es genüge, wenn dem Verkehrsministerium das Recht zur Prüfung dieser Bahnen übertragen werde, das die schon im Dienste des Ministeriums stehenden allgemeinen Kontrollbeamten ausüben würden. Zu der Äusserung des Verkehrsministers Schaufass legte der Finanzminister Kokovtsov seine abweichende Meinung dar; er zweifelte daran, dass es faktische Möglichkeiten gebe, die finnischen Eisenbahnen der Aufsicht von Beamten des Verkehrsministeriums zu unterstellen. Der Meinung des Generalgouverneurs sich an-

¹ KKK IV. Abteilung 4—6/1906.

² VSV 32/1909.

schliessend, empfahl er Verbindungsaufnahme zum Senat, obgleich es »für Behörden des Kaiserreichs viel empfehlenswerter wäre, gar nicht solche Vorschläge zu machen, deren Gelingen vom Standpunkt der Interessen des Kaiserreichs recht zweifelhaft ist«. Als vorsichtiger Mann fügte Kokovtsov seiner Stellungnahme noch einen Vorbehalt hinzu: »Jedenfalls muss diese Aufsicht in ganz bestimmten Grenzen eingerichtet werden und ausschliesslich mit dem Zweck, die Eisenbahnen Finnlands dem Verkehr von russischem rollendem Material anzupassen«. Diese letzte Äusserung des Finanzministers fand die volle Zustimmung des Ministerrats. Zugleich wurde der von Schaufuss gemachte Vorschlag, eine Überwachung der finnischen Bahnen einzuführen, im Prinzip angenommen und ihm der Auftrag erteilt, einen eingehenden Plan für ihre Durchführung auszuarbeiten und baldmöglichst dem Ministerrat vorzulegen. So leicht fasste man den Beschluss, die Sache im Gegensatz zu den Grundgesetzen Finnlands nach der russischen Gesetzgebungsordnung zu regeln und die Behörden des Grossfürstentums gänzlich zu übergehen. Die Einwände des Finanzministers Kokovtsov zu berücksichtigen, hielt man nicht für nötig.

Schaufluss ging nun an die Ausführung des erhaltenen Auftrags. Als erstes organisierte er ein Komitee, um zu untersuchen, welche technischen Änderungen auf den finnischen Bahnen der Verbindungsverkehr erfordern würde.³ Nachdem das Komitee festgestellt hatte, dass die Einführung des Verbindungsverkehrs in der Praxis möglich war, konnte erwogen werden, welche verschiedenen Arten es gab, die Aufsicht zu organisieren. Nach Schaufuss⁴ bestanden drei Möglichkeiten, wie man verfahren konnte:

1) Zum Generaldirektor der finnischen Staatseisenbahnen könne jemand ernannt werden, der in entsprechender Weise wie die Leiter der Privatbahnen des Kaiserreichs der Aufsicht des Verkehrsministeriums unterstehe und sofort das Recht zur Kontrolle erhalte. Dieses System fordere jedoch vom Generaldirektor ständige persönliche Beobachtung der Transportkapazität der Bahnen Finnlands, was mit Rücksicht auf seine zahlreichen anderen Pflichten mit der Zeit zu mühsam für ihn werden würde. Ebenso erscheine sein doppeltes Unterstellungsverhältnis unter das Verkehrsministerium und unter den finnischen Senat in mancher Hinsicht unpassend.

2) Die Aufsicht könne im Rahmen der allgemeinen Inspektion des Verkehrsministeriums eingerichtet werden. Dieses Verfahren könne bei oberflächlicher

³ Über die Arbeit dieses Komitees, das unter dem Vorsitz des stellvertretenden Verkehrsministers Mjasojedov-Ivanov stand, soll im Kapitel über den Verbindungsverkehr näher berichtet werden.

⁴ Rapport von Schaufuss an Stolypin vom 21. 6. 1908. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909; KKK IV. Abteilung 4—5/1909.

Betrachtung recht geeignet scheinen, weil es dann nicht nötig wäre, eine besondere Organisation zu schaffen und dafür Geldmittel bereitzustellen. Die wirkliche Lage entspreche jedoch nicht einer solchen günstigen Beurteilung. Planstellen für Eisenbahnkontrolleure gebe es in der Besoldungsordnung des Verkehrsministeriums ohnehin zu wenig, und die Inhaber dieser Ämter müssten wegen der grossen Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes fast ununterbrochen unterwegs sein, um die vom Verkehrsminister und vom Leiter der Eisenbahndirektion ihnen erteilten Aufträge auszuführen. Falls ihrem Aufgabenkreis noch die Überwachung der finnischen Bahnen hinzugefügt würde, wäre man genötigt, zu verschiedenen Zeiten verschiedene Personen ins Grossfürstentum zu kommandieren, was nicht zweckmässig erscheine. Ferner müsse als ein die Arbeit der Kontrollbeamten im Kaiserreich beträchtlich erleichternder Umstand das Unterstellungsverhältnis der dortigen Leiter des Eisenbahnwesens unter das Verkehrsministerium in Betracht gezogen werden. In Finnland dagegen würde die Tätigkeit der Kontrolleure, die wechseln würden und die Aufsicht mit Hilfe von Reisen in bestimmten Zeitabständen auszuüben hätten, wesentlich dadurch beeinträchtigt werden, dass der Generaldirektor ausschliesslich der Befehlsgewalt des Senats unterstehe.

3) Man könne einen Beamten des Verkehrsministeriums zum Kontrolleur der finnischen Eisenbahnen bestimmen. Diese Alternative enthielt nach der Meinung von Schaufuss gar nicht die Schattenseiten der anderen. Sie sei auch insofern vorteilhaft, als der betreffende Beamte die Möglichkeit hätte, den Zustand der Bahnen im Hinblick auf den Verkehr der Züge des Kaiserreichs dauernd zu verfolgen und zu diesem Zweck häufige Inspektionsreisen zu unternehmen. Damit er immer Klarheit über die einschlägigen Massnahmen der Eisenbahndirektion und des Senats habe, müsse ihm ebenso wie dem Militärtransportchef das Recht gesichert sein, an den Sitzungen der Eisenbahndirektion mit dem gleichen Stimmrecht wie die übrigen Direktionsmitglieder teilzunehmen und in Sitzungen des Senats Erklärungen zu geben. Mit diesen Begründungen schlug Schaufuss dem Vorsitzenden des Ministerrats vor, die Aufsicht gemäss der dritten Alternative durchzuführen. Zugleich unterbreitete der Verkehrsminister dem Ministerrat folgende Aufsichtsvorschriften:

1) Dem Verkehrsministerium solle das Recht gegeben werden, mit Hilfe eines ihm unterstehenden besonderen Kontrolleurs, der mit Zustimmung des Generalgouverneurs auszuwählen sei, die vorhandenen und die in Zukunft zu erbauenden Eisenbahnen des finnischen Staates zu überwachen, im Hinblick darauf, dass das rollende Material des Kaiserreichs ungehindert diese Bahnen befahren müsse.

2) Der Kontrollbeamte für die finnischen Eisenbahnen solle die Sicherheit,

Regelmässigkeit und Bequemlichkeit der auf den Bahnen des Grossfürstentums fahrenden russischen Lokomotiven und des übrigen russischen rollenden Materials kontrollieren. Er solle auch die Möglichkeit haben, an den Sitzungen der Eisenbahndirektion mit Stimmrecht teilzunehmen und auch in Senatssitzungen Erklärungen zu geben.

3) Alle von der finnischen Eisenbahndirektion erlassenen Bestimmungen, die auf irgendeine Weise die Sicherheit, Regelmässigkeit und Bequemlichkeit des Verkehrs von russischem rollendem Material auf den Bahnstrecken Finnlands betreffen, sollten dem Verkehrsminister mitgeteilt werden.

4) Der Kontrollbeamte solle die Forderungen, deren Erfüllung er als nötig für den Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs ansehe, dem Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen vorlegen, der daraufhin unverzüglich Massnahmen zu ergreifen habe, um diese Forderungen zu erfüllen. Wenn er das nicht könne, solle er dem Kontrolleur die Gründe mitteilen, die ihn daran hinderten, den Forderungen zu entsprechen. Falls der Kontrolleur nicht von der Triftigkeit der Gründe des Generaldirektors überzeugt sei, könne er die Frage dem Verkehrsminister zur Entscheidung unterbreiten. Betrachte der Verkehrsminister die Forderungen des Kontrollbeamten als berechtigt, so werde er sich mit dem Generalgouverneur von Finnland in Verbindung setzen. Wenn der Generalgouverneur sich der Ansicht des Verkehrsministers anschliesse, habe die finnische Eisenbahndirektion den betreffenden Forderungen unverzüglich nachzukommen. Könnten die dadurch verursachten Ausgaben nicht aus den Mitteln des laufenden Haushaltsjahres bestritten werden, so sollten sie in den Haushaltsplan des nächsten Jahres übertragen werden. Falls die Ausführung der Verfügungen des Verkehrsministers wesentliche Schwierigkeiten bereite, solle das Ministerium durch den Generalgouverneur spätestens zwei Monate nach Erlass der betreffenden Verfügung davon in Kenntnis gesetzt werden.

5) In Fragen der Aufsicht über die finnischen Eisenbahnen werde der Verkehrsminister Verbindung zum Generalgouverneur von Finnland und die russische Eisenbahnverwaltung Verbindung zur finnischen Eisenbahndirektion aufnehmen.

6) Auf der Bahnstrecke Valkeasaari — Petersburg solle die allerhöchste Verordnung von 1895 in Kraft bleiben, ergänzt durch die oben wiedergegebenen Bestimmungen über die Anpassung dieser Linie an den Verkehr russischen rollenden Materials.

7) Für den Kontrolleur und die ihm unterstehenden Beamten solle dem Haushaltsplan des Verkehrsministeriums eine besondere Besoldungsordnung

beigefügt werden, und die daraus sich ergebenden Ausgaben solle die finnische Eisenbahndirektion jährlich der Reichskasse erstatten.

Stolypin hielt es ausserdem für nötig, dass auch die Armee in dieser Angelegenheit mitsprechen dürfe. Deshalb schickte er den Vorschlag von Schaufuss an den Generalstab mit der Bitte um ein Gutachten. Nachdem der Generalstabschef, General Dubasov, einige Korrekturen in dem Plan vorgenommen hatte, erhielt der Verkehrsminister von Stolypin den Auftrag, seinen Plan mit diesen Änderungen und Ergänzungen aufs neue auszuarbeiten. Der Vorsitzende des Ministerrats machte dabei darauf aufmerksam, dass die Verwirklichung der geplanten Aufsicht in gesetzgeberischer Ordnung ziemlich lange Zeit beanspruchen werde, weswegen man seiner Meinung nach Massnahmen ergreifen müsse — wenn auch nur einstweilige —, um sie baldmöglichst einführen zu können. Dies könne geschehen, indem beispielsweise die Vollmachten des Kontrolleurs der Strecke Valkeasaari — Petersburg auf das Eisenbahnnetz ganz Finnlands ausgedehnt würden. Zugleich forderte Stolypin den Verkehrsminister auf, seinen endgültigen Vorschlag möglichst bald einzusenden.⁵

Der neue Verkehrsminister, Wirklicher Staatsrat Ruchlov, kam der Weisung am 27. 2./9. 3. 1909 nach. Seine Antwort enthielt auch die Hauptpunkte der Anmerkungen von General Dubasov.⁶

1) Der Generalstabschef hatte darauf aufmerksam gemacht, dass der Vorschlag des Verkehrsministeriums lediglich die Überwachung der Staatseisenbahnen betreffe, ohne von den in Privatbesitz befindlichen Linien irgendetwas zu sagen. Nach Ruchlovs Meinung konnte ein dementsprechender Zusatz wohl in den Text aufgenommen werden, obgleich diese Frage für ihn von ganz geringer Bedeutung war, weil die Gesamtlänge der Privatbahnen in Finnland nur 141 km betrug, gegen 3053 km der Staatsbahnen.

2) Dubasov hatte empfohlen, unter die Aufgaben des Kontrollbeamten auch die Klarstellung der Verwendungsmöglichkeiten des russischen rollenden Materials auf solchen Teilen des finnischen Bahnnetzes aufzunehmen, auf denen noch keine derartige Untersuchung durchgeführt worden war. Dagegen hatte Ruchlov nichts einzuwenden. Ausserdem hatte der Generalstabschef vorgeschlagen, den Ausdruck »Aufsicht über die finnischen Eisenbahnen im Hinblick auf den ungehinderten Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs« durch einen anderen zu ersetzen, nämlich »Aufsicht über die finnischen Eisenbahnen inbezug auf ihre technische und Kriegsbereitschaft«. Ruchlov teilte jedoch mit, dass er diese Formel des Generalstabs verworfen habe, weil sie nicht der

⁵ Stolypin an Schaufuss am 15. 12. 1908. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909.

⁶ Ministerrat. Ibidem.

Weisung entspreche, die der Ministerrat am 20. 7. 1907 dem Verkehrsminister erteilt habe und in der die Aufsicht ausdrücklich auf Fragen beschränkt worden sei, die den ungehinderten Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs betrafen.

3) Nach Dubasovs Meinung mussten den nun zu erlassenden Bestimmungen auch genaue Anweisungen über die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber dem Kontrolleur hinzugefügt werden, weil die finnischen Behörden vermutlich mit allen möglichen Mitteln die Durchführung der Aufsicht sabotieren würden. Der Kontrollbeamte müsse z.B. das Recht erhalten, unentgeltlich auf allen Bahnen Finnlands zu reisen, unentgeltlich Telefone und Telegrafen zu benutzen, von den örtlichen Beamten Erläuterungen und Berichte zu verlangen, sich der im Dienste der Eisenbahnen stehenden Dolmetscher zu bedienen usw. Die Einfügung dieser ins einzelne gehenden Anweisungen in die allgemeinen Bestimmungen war jedoch nach Ruchlovs Ansicht nicht am Platze, weil dadurch die letztgenannten unnütz schwerfällig werden würden und die von der künftigen Praxis wahrscheinlich erforderte Vermehrung und Revision der Einzelheiten nur durch Änderung der ganzen Verordnung möglich wären. Andererseits bestehe kein Grund anzunehmen, dass der finnische Senat sich der Bewilligung der erwähnten Rechte an den Kontrollbeamten widersetzen werde, um so weniger, als der Kontrolleur der Bahnlinie Valkeasaari — Petersburg schon seit längerer Zeit entsprechende Rechte habe, ohne dass diese Sachlage zu irgendwelchen Komplikationen Anlass gegeben hätte. Ruchlov wollte jedoch nicht geradezu widersprechen, falls der Ministerrat unbedingt die von Generalleutnant Dubasov genannten Einzelheiten in die allgemeinen Vorschriften einfügen wolle.

4) Nach der Auffassung des Generalstabschefs sollte der Kontrollbeamte lediglich dann an den Sitzungen des Senats teilnehmen können, wenn er zur Abgabe von Erklärungen dorthin gerufen würde. Hier hatte Dubasov offensichtlich die Bestimmungen über die Stellung des Militärtransportchefs zum Vorbild genommen. Bezeichnend für die schlechte Kenntnis des finnischen Verwaltungssystems, die unter den damaligen russischen Beamten herrschte, ist die Äusserung Ruchlovs, dass er zwar den Vorschlag des Generalstabs gutheisse, aber doch die Formel von Schaufuss für besser halte, weil die Teilnahme des Aufsichtsbeamten an den Senatssitzungen nach dem von Dubasov empfohlenen Verfahren von der »Willkür« des Senats abhängen.

5) Nach der Ansicht des Generalstabschefs sollten alle von der finnischen Eisenbahndirektion erlassenen Vorschriften, die den Verkehr von russischem rollendem Material auf den Bahnen des Grossfürstentums betrafen, dem Kontrollbeamten und nötigenfalls durch ihn dem Verkehrsministerium zur Geneh-

migung vorgelegt werden. Damit erklärte sich auch Ruchlov ohne weiteres einverstanden.

6) Ebenso hatte er dagegen nichts einzuwenden, dass die Eisenbahndirektion in Fragen des Baus neuer Bahnen, bevor man sich an Ministerien des Kaiserreichs wandte, stets ein Gutachten des Kontrolleurs der finnischen Eisenbahnen über die technischen Einzelheiten der geplanten Linie einzuholen habe.

7) Die Strecke Valkeasaari — Petersburg in den allgemeinen Bestimmungen zu erwähnen war nach Ruchlows Meinung unnütz. Es sei zu erwarten, dass sobald die allgemeine Aufsicht über die finnischen Eisenbahnen eingeführt werde, das Amt eines besonderen Kontrollbeamten für die ebengenannte Linie überflüssig werde und aufgehoben werden könne.

Gemäss den im Obigen wiedergegebenen Grundsätzen Ruchlows wurde dann der ursprünglich von Schaufuss entworfene Plan verbessert. Ministerpräsident Stolypin hatte die sofortige Einführung der Überwachung vorgeschlagen, indem das Aufsichtsrecht auf den Bahnen Finnlands vorübergehend dem Kontrolleur der Strecke Valkeasaari — Petersburg übertragen werde. Dazu bestand nach Ruchlows Ansicht keine Veranlassung. Seines Erachtens musste zuerst geklärt werden, was man mit der Überwachung eigentlich anstrebte. Wenn der Zweck lediglich darin bestehe, Klarheit über den jeweiligen Zustand des finnischen Eisenbahnnetzes im Hinblick auf den Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs zu haben, dürfe man das Komitee nicht vergessen, das diese Dinge gerade bearbeite und in das auch der Kontrollbeamte der Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg berufen worden sei. Beabsichtige man dagegen, diesem Kontrolleur die Vollmacht zu erteilen, der finnischen Eisenbahndirektion verschiedene Forderungen inbezug auf den Zustand der Bahnen vorzulegen, so müsse man berücksichtigen, dass seine Stellung als zeitweiliger, mit Erlaubnis des Senats tätiger Aufsichtsbeamter sehr schwierig werden würde. Deshalb war es nach Ruchlows Meinung gar nicht angebracht, zu dieser Zwischenlösung seine Zuflucht zu nehmen.

Wie sollte denn die Aufsicht über die Eisenbahnen Finnlands durchgeführt werden? Ruchlov sah zwei Möglichkeiten dafür: entweder in finnischer administrativer Ordnung (d.h. ohne den Landtag nach seiner Meinung zu fragen) oder im Wege der allgemeinen Gesetzgebung des Kaiserreichs. Die erste Alternative habe den Vorzug der Schnelligkeit und Einfachheit. In diesem Fall würde der Generalgouverneur von Finnland auf Ersuchen des Vorsitzenden des Ministerrats den Senat damit beauftragen, einen Gesetzentwurf mit dazugehöriger Besoldungsordnung auszuarbeiten; diese Dokumente würden dann vom Ministerrat verhandelt werden, und zusammen mit dessen Gutachten würde sie der Ministerstaatssekretär dem Kaiser vortragen. Dieses Verfahren wäre

um so vorteilhafter, als zugleich automatisch die Frage der Beschaffung der für die Neuerung erforderlichen Mittel gelöst würde, indem die finnische Staatskasse sie aufzubringen hätte. Die zweite Alternative, das Verfahren nach der Gesetzgebungsordnung des Kaiserreichs (also mit Hilfe der Duma und des Reichsrats), lasse sich gleichfalls gut begründen, da das geplante Amt eines Aufsichtsbeamten für die Eisenbahnen Finnlands von Bedeutung für das Gesamtreich sei. Es werde nicht örtlichen, finnischen Zwecken dienen, sondern den Interessen des ganzen Kaiserreichs. Von diesem Standpunkt betrachtet sei die Gründung des Amtes im Wege der finnischen Gesetzgebung nicht sachgemäss, da ja Finnland nur in seinen inneren Angelegenheiten mit Hilfe einer gesonderten Gesetzgebung regiert werde. Somit neigte Ruchlov persönlich zu der zweiten Alternative. Da jedoch die hierfür erforderliche Gesetzgebungsprozedur viel Zeit nehmen würde, müssten die Ämter des Kontrollbeamten und seines Gehilfen sofort provisorisch in »hochadministrativer Ordnung« gegründet werden, d.h. durch Verfügung des Ministerrats, wobei die Kosten entsprechend der ersten Alternative vom finnischen Staat bestritten werden sollten.

Ruchlows Gutachten wurde zusammen mit den geplanten Überwachungsbestimmungen in seiner Gesamtheit am 2. 4. 1909 von der Zeitung »Rječ« abgedruckt und aufgrund dessen eine Woche später von der »Finljandskaja Gazeta« veröffentlicht.⁷ In Finnland erregte der Plan natürlich scharfe Missbilligung und Widerspruch in den Spalten der Presse.⁸ Er betraf rein innere Angelegenheiten Finnlands und stand in krassem Widerspruch zu den Grundgesetzen des Grossfürstentums. Da die Angaben nur auf Zeitungsnachrichten beruhten und den finnischen Behörden keine amtliche Mitteilung über die Sache zugegangen war, blieb man vorläufig auf blosse Vermutungen angewiesen. Trotzdem wurde in Russland auf die Reaktion der Finnen aufmerksam gemacht: » . . . Unsere Separatisten halten die Ergreifung von Massnahmen der erwähnten Art ohne den Landtag nicht für möglich, wobei sie jedoch vergessen, dass gerade im Wege der finnländischen administrativen Gesetzgebung schon das Amt des Militärtransportchefs gegründet worden ist, um eine militärische Aufsicht einzuführen. Eine derartige Aufsicht betrachten sie als Verletzung der fiktiven Rechte des »finnländischen Staates«, ohne zu erwähnen, dass in

⁷ Rječ vom 2. 4. 1909, Finljandskaja Gazeta vom 9. 4. 1909.

⁸ Vgl. Nya Pressen vom 16. 4. und Suomalainen Kansa vom 17. 4. 1909. Auch der Landtag, der eine »untertänige Adresse« an den Herrscher mit der Bitte um Wiederherstellung der gesetzmässigen Verhältnisse im Lande richtete, weist darin kurz auf die gesetzwidrigen Pläne inbezug auf die Eisenbahnen hin. Die Adresse des Landtags s. Landtagsakten IV 1909.

den wirklichen Staaten, die das Kaiserreich Deutschland bilden, die Eisenbahnen in den Bereich der Verwaltung des Gesamtreichs übergeführt und der Bestimmungsgewalt der Zentralregierung unterstellt sind.»⁹

Das oben besprochene Gutachten des Verkehrsministers Ruchlov wurde in seiner Gesamtheit in der Sitzung des Ministerrats am 5. 5. 1909 verhandelt. Dabei wurde festgestellt, dass Ruchlov die Gründung des Amtes eines besonderen Kontrollbeamten für die finnischen Bahnen in hochadministrativer Ordnung vorgeschlagen hatte, wobei die Kosten dafür vom finnischen Staat bezahlt werden sollten. Dieses Verfahren war jedoch nach der Meinung des Ministerrats nicht gut, weil es sich jetzt nicht um die ständige und endgültige Organisation der Überwachung handelte, sondern nur um ihre *provisorische* Einführung. Darum sei es nicht zweckmässig, die vom Verkehrsminister vorgeschlagenen neuen Ämter zu gründen, sondern es sollte das seinem Ministerium unterstehende Personal verwendet werden, indem einer der dazugehörigen Ingenieure die Vollmachten eines Aufsichtsbeamten für die finnischen Eisenbahnen erhalte — wenn nun einmal der Vorschlag, auf den Kontrolleur der Strecke Valkeasaari — Petersburg zurückzugreifen, als ungeeignet angesehen werde. Für eine solche Regelung spreche auch der Umstand, dass man alle Erfahrungen, die während der provisorischen Aufsicht gemacht würden, später bei der endgültigen, im Gesetzgebungswege erfolgenden Lösung der Frage verwerten könne. Den Zeitpunkt für diese endgültige Massnahme zu bestimmen, bleibe dem Ermessen des Verkehrsministers überlassen. Er habe das Recht, zu einer von ihm als geeignet betrachteten Zeit der Reichsduma den Antrag auf Umwandlung der Ämter des Kontrollbeamten der finnischen Bahnen und seines Gehilfen in ständige Ämter vorzulegen. Aus demselben Grunde hielt der Ministerrat es nicht für angebracht, in dieser Phase die Bestreitung der Kosten aus den Mitteln des finnischen Staates zu verlangen. Die Ausgaben würden nach den vorhergehenden Schätzungen jährlich 12.600 Rubel betragen und sollten einstweilen aus dem für unvorhergesehene Ausgaben reservierten Fonds der Reichskasse genommen werden, der 10 Millionen Rubel umfasste. Was die endgültige Erstattung dieser Kosten betreffe, so solle auch sie erst im Zusammenhang mit der definitiven Regelung der ganzen Frage entschieden werden. Die übrigen Teile des vom Verkehrsminister eingereichten Vorschlags wurden als annehmbar betrachtet.

⁹ *Novoje Vremja* vom 7. 4. 1909. Es ist möglich, dass gerade das aus Deutschland erhaltene Beispiel die russischen Regierungskreise mit dazu veranlasst hat, unter die Paragraphen des im Jahr 1910 erlassenen Gesetzes über die Gesetzgebung des Gesamtreichs auch die Eisenbahnen aufzunehmen. Die Entstehungsgeschichte dieses in der Geschichte Finnlands wichtigen Gesetzes ist jedoch einstweilen noch ganz ungeklärt.

Die Gesichtspunkte des Ministerrats waren durchweg gut begründet. Man verfolgte ja in erster Linie das Ziel, die Neuerung möglichst bald zu verwirklichen. Offenbar deshalb verzichtete man darauf, die Angelegenheit sofort der Duma vorzulegen, ein Verfahren, das einen Aufschub auf unbestimmte Zeit bedeutet hätte. Auf demselben Bestreben fusste vermutlich auch der Beschluss, die Bezahlung der Kosten nicht aus der Staatskasse Finnlands zu fordern. Es war klar, dass im entgegengesetzten Fall Streitigkeiten mit finnischen Behörden entstanden wären und die Ausführung des Plans sich hätte verzögern können. Da die Summe ausserdem verhältnismässig gering war, erschien es als vernünftiger, sich vorläufig mit einer Zwischenlösung zu begnügen. Es handelte sich hier also durchaus nicht um Wahrnehmung der Interessen Finnlands. Auch ist es nicht unmöglich, dass Stolypin etwas ärgerlich war, weil der Verkehrsminister es gewagt hatte, seinen Plan hinsichtlich des Kontrolleurs der Linie Valkeasaari — Petersburg zu verwerfen. Es konnte ein passender Gegenzug sein, die vom Ministerium gewünschten neuen Beamten zu streichen und den Finanzierungsplan Ruchlovs zu ändern. Jedenfalls sind auch die rein sachlichen Gesichtspunkte völlig ausreichend zur Begründung der Stellungnahme des Ministerrats. Derselbe Standpunkt tritt zutage, indem der Ministerrat abschliessend auf die grundsätzliche Frage der Veröffentlichungsweise zeitweiliger Bestimmungen eingeht. Obwohl diese Bestimmungen in einigen Einzelheiten finnische Gesetze und Pflichten finnischer Beamter betrafen, sah der Ministerrat doch keinen genügenden Grund, zu der administrativen Gesetzgebung des Grossfürstentums seine Zuflucht zu nehmen. Der wesentliche Zweck der nun vorgeschlagenen Massnahmen bestand darin, eine Überwachung der Eisenbahnen Finnlands herbeizuführen, um deren technische und Kriegsbereitschaft zu sichern. So strebte man nach Vereinheitlichung von Verkehr und dienstlicher Tätigkeit auf den Bahnen des Kaiserreichs und denen Finnlands, was man in erster Linie als ein Interesse des Gesamtreichs ansehen musste. Wenn man es auf diese Weise erklärte, gehörten die betreffenden Massnahmen ihrem eigentlichen Wesen nach zum Bereich der hohen Gesetzgebung, die der Kaiser im ganzen Gebiet des Russischen Reiches ausübte. Da aber die geltende Gesetzgebung des Russischen Reiches im Grunde sowohl das Kaiserreich als auch das Grossfürstentum Finnland umfasse, könnten keine Meinungsverschiedenheiten darüber bestehen, dass dem Kaiser von ganz Russland alle Vollmachten der obersten Regierungsgewalt nicht nur in den Gouvernements und Kreisen des Kaiserreichs zuständen, sondern auch im finnischen Staatsgebiet. Mit diesen Begründungen gelangte der Ministerrat zu dem Ergebnis, dass die Bestimmungen über die Aufsicht über die Eisenbahnen Finnlands in hochadministrativer Ordnung zu veröffentlichen seien.

Da die in Frage stehenden Vorschriften das dem Generalgouverneur Boeckmann anvertraute Grenzland betrafen, fand Stolypin es angebracht, das Konzept vom Protokoll des Ministerrats an Boeckmann zur Prüfung zu senden, bevor die Sache endgültig dem Kaiser vorgetragen wurde.¹⁰ Am 12./25. September 1909 gab der Generalgouverneur schliesslich seine Antwort, in der er die geplanten Bestimmungen für völlig zweckmässig erklärte und ihre Inkraftsetzung in unveränderter Form empfahl.¹¹ Nun verlor Stolypin keine Zeit mehr. Schon fünf Tage später trug er die Angelegenheit in Livadia Nikolai II. vor, der daraufhin in die Akte eigenhändig den Vermerk »Es sei so« eintrug. Die Bestimmungen wurden nun wieder nach Helsinki an den Generalgouverneur geschickt, der sie an den Senat weiterleitete, damit dieser sie in der Finnischen Gesetz- und Verordnungssammlung veröffentliche. Erst jetzt kamen die finnischen Behörden zum erstenmal mit dieser Frage in Berührung. Die Folge davon war eine Lage, die beinahe dramatisch wurde.

In Finnland war der Senat, der bisher aus Angehörigen der Altfinnischen Partei bestanden hatte, in der Auflösung begriffen, und man war gerade dabei, die Ausscheidenden durch mehr oder weniger russifizierte finnische Staatsbürger zu ersetzen. Als das ebenerwähnte Schreiben des Generalgouverneurs¹² am 16./29. Oktober 1909 beim Senat eintraf, hatte der neue Leiter der Verkehrs-expedition, Senator Graf Berg, gerade am vorhergehenden Tage sein Amt angetreten. Er geriet gleich in eine recht peinliche Situation. Der vom Kaiser bestätigte Beschluss des Ministerrats bestimmte u.a., dass die Eisenbahndirektion alle ihre Vorschläge betreffend den Bau neuer Bahnstrecken dem Aufsichtsbeamten der finnischen Eisenbahnen zur Genehmigung vorzulegen habe. Nun verhielt es sich jedoch so, dass neue Bahnlinien in Finnland keineswegs von der Eisenbahndirektion geplant und gebaut wurden, sondern von der Wege- und Wasserbauverwaltung. Der begangene Fehler war nach der Meinung von Berg dermassen peinlich, dass er glaubte, die Veröffentlichung der Verordnung in dieser Form nicht verantworten zu können.¹³ Daher bat der neue Leiter der Verkehrs-expedition den Generalgouverneur, ihm so schnell wie möglich mitzuteilen, was er tun solle. Boeckmann telegraphierte unverzüglich an Stolypin und bat

¹⁰ Stolypin an Boeckmann am 22. 6. 1909. KKK IV. Abteilung 4—5/1909.

¹¹ Boeckmann an Stolypin am 12./25. September 1909. Ibidem.

¹² KD 496/54 1909.

¹³ Bergs Handschreiben Nr. 1 an Boeckmann am 16./29. Oktober 1909. Dies war also die erste eigentliche Amtshandlung Senator Bergs als Leiter des finnischen Verkehrswesens. Als einen Beweis für die grosse Eile, die er in der Angelegenheit hatte, kann man die Tatsache ansehen, dass der russisch abgefasste Brief auf einen mit schwedischem Ingress versehenen Bogen geschrieben ist.

ihn, die Veröffentlichung der Verordnung in Russland zu verhindern. Die Begründung dafür werde er alsbald brieflich angeben. Sein Brief ist denn auch einen Tag später datiert; darin musste er den begangenen Fehler zugeben und den Vorsitzenden des Ministerrats bitten, die Sache dem Kaiser aufs neue vorzutragen, damit der betreffende Paragraph geändert werden könne.¹⁴ Inzwischen hatte Graf Berg die von Boeckmann gesandte ursprüngliche Akte aus der Registratur des Senats nach Hause genommen. Durch Senatsbeamte verbreiteten sich doch in der Stadt Gerüchte von der eingetroffenen kaiserlichen Verordnung und ihrem hauptsächlichlichen Inhalt. Man glaubte auch zu wissen, dass Graf Berg die Akten »in die Tasche gesteckt« habe, aber über die Motive dafür wurden sich die Finnen nicht klar.¹⁵ Die ganze Angelegenheit blieb nun für kurze Zeit in einem Ruhezustand.

Stolypin trug den Verordnungsentwurf in geänderter Form am 27. 10. 1909 dem Kaiser vor.¹⁶ Aus der verhältnismässig peinlichen Lage fand der Vorsitzende des Ministerrats den Ausweg, dass er die Schuld voll und ganz auf Boeckmann abwälzte, dem der Entwurf seinerzeit zur Prüfung zugeschickt worden war und der versichert hatte, die Bestimmungen seien »völlig zweckentsprechend«. Der Herrscher genehmigte die von Stolypin vorgelegte neue Version, in der das Wort Eisenbahndirektion an den betreffenden Stellen durch den Ausdruck Wege- und Wasserbauverwaltung ersetzt war. So war diese Episode von der Tagesordnung verschwunden. Man kann wohl kaum annehmen, dass sie das Vertrauen Stolypins zu Boeckmann gesteigert hätte, und dieser musste denn auch bald darauf seinen Abschied nehmen. Graf Berg glaubte jedoch, die Sache trotz allem noch nicht dem Senat vorlegen zu können. Dem neuen Generalgouverneur, F. A. Seyn, teilte er mit, er habe auf privatem Wege nicht nachgeprüfte Nachrichten erhalten, wonach dem russischen Senat Schwierigkeiten aus der Veröffentlichung der Bestimmungen in der russischen Verordnungssammlung erwachsen seien. Die Bürokraten in Russland seien der Ansicht, dass die Vorschriften, weil der Kaiser auch die erste Version bestätigt habe, in allen beiden Formen veröffentlicht werden müssten. Zur Vermeidung von höchst unerwünschten Unterschieden zwischen der russischen und der finnischen Verordnungssammlung müsse Berg mit der Vorlage im Senat warten. Letzten Endes wurden die Bestimmungen in der russischen Verordnungssammlung jedoch nur nach der zweiten Version veröffentlicht; das geschah am 5./18.

¹⁴ Boeckmann an Stolypin am 17./30. Oktober 1909. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909.

¹⁵ S. z. B. Landtagsprotokoll vom 15. 11. 1910, S. 1200—1203, Gutachten des Finanzausschusses (Nr.11a) über den Verkehrsfonds. Akten I-III 1909.

¹⁶ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909.

Dezember 1909. Nun konnte Berg endlich die Angelegenheit im Senat zur Sprache bringen.¹⁷ In das Protokoll hat der Referent, Protokollsekretär Lindberg, seinen Protest eintragen lassen, worin er mit ausführlichen juristischen Begründungen feststellt, dass die Verordnung den Grundgesetzen Finnlands widerspreche. Sie unterstelle einen Verwaltungszweig des Grossfürstentums den Behörden des Kaiserreichs unter Übergehung des eigenen Regierungsorgans von Finnland, nämlich des Senats. Ausserdem sei zu bemerken, dass weder der Generaldirektor der Eisenbahndirektion noch derjenige der Wege- und Wasserbauverwaltung Entscheidungsvollmacht in wirklich bedeutungsvollen Sachen hätten, sondern dass die Entscheidung dem Senat zustehe. Beispielsweise über den Bau neuer Bahnstrecken beschliesse durchaus nicht der Generaldirektor der Wege- und Wasserbauverwaltung, sondern das täten der Kaiser und der Landtag gemeinsam. Die Aufgabe der ebengenannten Zentralbehörde bestehe lediglich darin, für die technische Ausführung der Bahnbauarbeiten zu sorgen. Die neuen Bestimmungen würden nur Kompetenzstreitigkeiten zwischen den betreffenden Behörden und Unsicherheit in der Eisenbahnverwaltung verursachen, ohne diesem Verwaltungszweig irgendeinen eigentlichen Nutzen zu bringen. Der Referent leugnete nicht die Notwendigkeit der Aufsicht selbst, erklärte aber, dass diese im Rahmen der finnischen Verfassung und der finnischen Gesetze hätte eingerichtet werden sollen. Die Ordnung, in der die Angelegenheit vorgetragen worden sei, widerspreche ebenfalls dem Gesetz, weil der Vortrag nicht durch den Ministerstaatssekretär erfolgt sei. Mit diesen Begründungen schlug Protokollsekretär Lindberg vor, dass der Senat sich weigere, die in Rede stehenden provisorischen Bestimmungen bekanntzumachen, und dem Kaiser den untertänigen Antrag unterbreite, sie aufzuheben. An den Markovschen Senat derartige Appelle zu richten, war natürlich ganz vergeblich, und die Wirkung blieb zwangsläufig eine bloss demonstrative. Der Senat nahm die Vorschriften unverändert an und erteilte die Weisung, sie in der Gesetz- und Verordnungssammlung zu veröffentlichen.¹⁸ Die zeitweiligen Bestimmungen traten am 1. 1. 1910 in Kraft. Andererseits sah nicht einmal das Verkehrsministerium genügende Veranlassung, die mühsame Prozedur der Umwandlung des Kontrolleuramtes in ein ständiges Amt im Gesetzgebungswege anzufangen, und die Vorschriften von 1910 blieben denn auch unverändert in Kraft bis zum Ende der russischen Herrschaft über Finnland.

Am 1. Dezember 1909 teilte das Verkehrsministerium dem Generalgouver-

¹⁷ KKK IV. Abteilung 4—5/1909. Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 18. 1. 1910.

¹⁸ Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 8/1910.

neur mit, dass der Minister für gut befunden hatte, zum Aufsichtsbeamten für die finnischen Eisenbahnen vom Beginn des nächsten Jahres an den Eisenbahnchef des Weichselgebiets, den Wirklichen Staatsrat Krüger zu ernennen, der zugleich sein bisheriges Amt verlasse. Der Dienstort Krügers sollte die Stadt Helsinki sein.¹⁹ Generalgouverneur Seyn war jedoch mit der Ernennung nicht zufrieden. Laut Nachrichten, die er aus privater Quelle erhalten hatte, war Krüger schon recht bejahrt und ausserdem ohne Charakterfestigkeit und Umwelteinflüssen zugänglich, die ja in Finnland durchaus nicht den Interessen Russlands entsprachen. Da dieser Sachverhalt die künftige verantwortliche Tätigkeit Krügers in Finnland auf unerwünschte Weise beeinflussen konnte, beauftragte Seyn den Chef der finnländischen Gendarmerieverwaltung, sich mit dem Gehilfen des Warschauer Generalgouverneurs in Verbindung zu setzen, um nähere Angaben über den neuen Kontrollbeamten für die Bahnen Finnlands zu erhalten. Der Gendarmeriechef, Generalleutnant Utgof, sandte daraufhin an Seyn folgendes Telegramm, das er aus Warschau bekommen hatte: »An Krüger nichts Verdächtiges beobachtet; kinderlos, verheiratet mit einer Polin, unter deren Einfluss er steht.« Seyn betrachtete es als seine Pflicht, diese Angaben als für das Gesamreich wichtige Nachrichten an den Ministerrat des Kaiserreichs weiterzuleiten.²⁰ Sie veranlassten jedoch weder Stolypin noch Ruchlov zur Ergreifung irgendwelcher Massnahmen.

Im Dezember 1909 erhielt der Generalgouverneur vom Verkehrsminister auch einen Vorschlag für die dem Aufsichtsbeamten zu gebende Dienstanweisung.²¹ Die Einzelheiten dieses Vorschlags sollen hier nicht mehr behandelt werden. Seyn hatte nichts Wesentliches dagegen einzuwenden. Er begnügte sich damit, die Notwendigkeit zu betonen, dass Staatsrat Krüger aufgefordert werde, sich in allen wichtigen Fällen mit der Verkehrsexpedition des Senats oder unmittelbar mit dem Generalgouverneur in Verbindung zu setzen, damit Seyn und Berg »durch ihren Einfluss die günstige Entwicklung der Sache fördern« könnten. Am 5. 3. 1910 bestätigte der Verkehrsminister die Dienstanweisung und schickte sie zwecks Veröffentlichung nach Helsinki. Der Senat beschloss daraufhin in seiner Sitzung vom 9. 7. 1910, die Dienstanweisung ungeachtet des Protestes, den Protokollsekretär v. Bonsdorff dagegen erhob, öffentlich bekanntzumachen.²²

¹⁹ Auf eigene Initiative Herrn Krügers wurde sein Dienstort im Jahr 1911 nach Petersburg verlegt. Vgl. KKK IV. Abteilung 4—5/1909, KKK II. Abteilung 4—7/1911.

²⁰ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909.

²¹ KKK IV. Abteilung 4—5/1909.

²² Prot. des Ökonomedepartements des Senats vom 9. 7. 1910, KD 222/23 1910.

DER VERBINDUNGSVERKEHR

Im Rahmen des Vereinigungsplans des russischen und des finnischen Eisenbahnnetzes hatte schon Generalgouverneur Bobrikov die Frage angeschnitten, wie die Bahnen Finnlands in einen Zustand versetzt werden könnten, den der ungehinderte Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs erforderte. Das vom Senat zur Bearbeitung dieses Problems eingesetzte Sachverständigenkomitee, das unter dem Vorsitz des Wirklichen Staatsrats A. Čepurnov arbeitete, stellte im Jahr 1907 sein Gutachten fertig. Es schätzte die Ausgaben, die die Neuerung beanspruchen würde, auf insgesamt 20 Millionen Mark.¹ Die von den russischen Verkehrsbehörden aufgestellten ungefähren Kostenvoranschläge hatten dagegen wesentlich kleinere Summen ergeben.² Der Verkehrsminister Schaufuss betonte gegenüber dem Ministerstaatssekretär Langhoff, dass die Sache lediglich nach Art und Menge der erwähnten Änderungsarbeiten endgültig entschieden werden könne. Um über diese Dinge Klarheit zu erlangen, bedürfe man an Ort und Stelle ausgeführter Experimente und Untersuchungen.³ Generalgouverneur Gerard schloss sich der Auffassung an, dass diese rein technische Frage am besten nicht durch zeitraubenden Schriftwechsel der zuständigen Behörden, sondern durch persönliche Besprechungen zwischen den Beteiligten zu regeln sei. Deshalb schlug Gerard die Gründung eines besonderen russisch-finnischen Sachverständigenkomitees vor, das beauftragt werden solle, die Verwirklichungsmöglichkeiten des Verbindungsverkehrs zu klären. Das Verkehrsministerium gab diesem Vorschlag seine Zustimmung, weil er andererseits auch gut zu den vom Ministerrat am 27. 3. und 20. 7. 1907 erlassenen Verfügungen passte, nach denen Massnahmen ergriffen werden sollten, um das finnische Eisenbahnnetz dem rollenden Material des Kaiserreichs anzupassen, damit dieses ungehindert darauf fahren könne.⁴ Zum Vorsitzenden des Komitees bestimmte Schaufuss seinen Gehilfen, Geheimrat Mjasojedov-Ivanov. In dem Komitee vertreten waren ausser dem Verkehrsministerium das Finanz-, Innen-, Handels- und Industrieministerium, der Generalstab und der finnische Senat. Finnland wurde vertreten von dem früheren Senator Lennart Gripenberg, dem Bezirkschef Ahonen und dem Maschineningenieur Öhrnhjelm. Zur Unterstützung des Komitees gab es eine von Ingenieur Lesnevskij geleitete Unterkommission, die Untersuchungen vornahm und mit russischem rollen-

¹ KKK IV, Abteilung 13 E I, Teil/1905.

² Vgl. die Protokolle des Ignatiev'schen Komitees KKK IV, Abteilung 4—3/1904 sowie POLVINEN a.a.O. S. 187—188.

³ Schaufuss an Langhoff am 10. 7. 1906. KKK IV, Abteilung 13 4E I, Teil/1905.

⁴ KKK IV, Abteilung 13 4E I, Teil/1905.

dem Material Versuche auf den finnischen Bahnen durchführte.⁵ Die Kommission prüfte nahezu die Hälfte des ganzen finnischen Bahnnetzes, nämlich folgende Linien: Petersburg — Helsinki, Simola — Lappeenranta, Kouvola — Kotka, Helsinki — Karjaa — Turku, Karjaa — Hanko, Turku — Toijala, Toijala — Tampere, Peipohja — Rauma und Tampere — Pori — Mjätjuluona (vermutlich Mäntyluo), insgesamt 1212 km. Für die Prüfung der übrigen Bahnstrecken trug die finnische Eisenbahndirektion Sorge, die dann die Angaben nach Petersburg schickte. Als Ergebnis der Zusammenarbeit von Komitee und Kommission gelangte man zu folgenden Gesichtspunkten: Falls die Bahnsteige und Brücken der Eisenbahnen Finnlands in gewissem Grade geändert würden, könne man darauf Güterwagen und dreiachsige Lokomotiven des Kaiserreichs fahren lassen, deren Achsengewicht nicht mehr als 12 Tonnen und deren Höhe nicht mehr als 4,9 m betrage (auf der Strecke Seinäjoki — Vaasa 4,8 m). Das rollende Material der finnischen Bahnen könne nach ganz geringfügigen technischen Änderungen völlig ungehindert auf den Bahnlinien des Kaiserreichs eingesetzt werden. Insgesamt würden die von diesen Neucrungen beanspruchten Kosten sich auf 340.333 Rubel belaufen (907.554 finnische Mark). Die Kleinheit der Summe im Vergleich zu der Schätzung des Čepurnovschen Komitees erklärt sich zum Teil dadurch, dass auch nach der nun geplanten Reform russische Personenwagen und schwere Lokomotiven die finnischen Bahnen nicht sollten befahren können, während das Čepurnovsche Komitee seine Berechnungen im Hinblick auf den ungehinderten Verkehr auch dieses Materials angestellt hatte.

Der Verkehrsminister Ruchlov brachte die Sache dem Generalgouverneur Seyn zur Kenntnis, wobei er erwähnte, dass er in Verbindung mit Vertretern der Armee gestanden habe, die der Ansicht seien, die Forderungen des Heeres würden in dieser Phase durch die vom Komitee vorgeschlagenen Massnahmen ausreichend erfüllt, und es als das Wichtigste betrachteten, dass die Durchführung schnell geschehe. Deshalb sei es nicht angebracht, die Fertigstellung der Verbindungsbahn zwischen den Eisenbahnnetzen Finnlands und Russlands abzuwarten, denn »dank verschiedenen bereits durchgeführten Massnahmen ist es auch vor dem Bau der erwähnten Verbindungsbahn möglich, rollendes Material des Kaiserreichs auf die finnischen Bahnen zu bringen«. Nun wandte sich Ruchlov gemäss einer Aufforderung des Ministerrats an Seyn, damit dieser unverzüglich den Senat darum bitte, als Vorschusskredit aus finnischen Staatsmitteln die genannten 907.554 Mark für die Inangriffnahme der Änderungsarbeiten zu entrichten. Die Summe werde der Staatskasse im Jahr 1911 aus

⁵ KKK IV. Abteilung 4—2/1908; KKK IV. Abteilung 4—5—6/1909.

den Mitteln des Verkehrsfonds erstattet werden.⁶ Die Eile der Russen wurde ausschliesslich von militärischen Gesichtspunkten bestimmt, was auch Senator Gripenberg bemerkt hatte, der Finnland im Komitee vertreten hatte.⁷ Bezeichnend ist, dass die Frage der Verwendung russischer Personenwagen auf den finnischen Bahnlinien ganz beiseitegelassen wurde, nachdem sie sich als schwer lösbar erwiesen hatte. Lediglich der ungehinderte Verkehr der für Militärzüge nötigen Güterwagen und der für diese benutzten Lokomotiven auf den Bahnstrecken des Grossfürstentums interessierte die Russen.⁸ Ruchlovs Hinweis auf schon durchgeführte Massnahmen, um rollendes Material aus dem Kaiserreich auf die finnischen Bahnen zu bringen, beruhte darauf, dass die Überführung russischen rollenden Materials auf den am Nordufer der Neva gelegenen Finnischen Bahnhof möglich gemacht worden war, indem man die Strassenbahnschienen der Brücke von Litein ausnutzte. Die Lage in Finnland war nämlich nach der Meinung der russischen Regierungskreise während des Herbstes im Jahr 1909 durch die finnische Regierungskrise in ein höchst kritisches Stadium getreten. Man glaubte, jeden Augenblick einen offenen Aufstand erwarten zu können. Um zweckmässige Gegenmassnahmen zu erwägen, die in einem solchen Falle gleich ergriffen werden könnten, war ein besonderes Komitee unter dem Vorsitz des Gendarmeriegenerals Kurlov eingesetzt worden, das in seinem Gutachten u.a. die unverzügliche Herbeiführung einer provisorischen Eisenbahnverbindung zwischen dem Kaiserreich und Finnland als notwendig ansah, indem die Strassenbahnlinie ausgenutzt würde, die vom Nikolaibahnhof (dem heutigen Moskauer Bahnhof) über die Brücke von Litein zum Finnischen Bahnhof führte. Nach der Schätzung des Komitees würden die dafür nötigen Änderungsarbeiten höchstens zwei Wochen Zeit beanspruchen und etwa 80.000 Rubel an Kosten erfordern. Nach der Ansicht des Ministerrats verdiente der Vorschlag des Kurlovschen Komitees wirklich ernste Beachtung. Man vermutete, dass beim Ausbruch von Unruhen die Aufständischen sich bemühen würden, das rollende Material der finnischen Eisenbahnen aus Petersburg weg und ins Innere des Grenzlandes zu bringen, wie es während des Generalstreiks von 1905 geschehen war. Weil eine derartige Situation die Regierung in eine recht schwierige Lage gebracht hätte, wenn es nötig geworden wäre, schnell grössere Mengen von Truppen zur Unterdrückung der Unruhen zu entsenden, musste eine provisorische Verbindungsbahn in nächster Zukunft

⁶ Ruchlov an Seyn am 21. 11. 1909. KKK IV. Abteilung 4—6/1909; KD 613/68 1910.

⁷ GRIPENBERG, Minnesanteckningar S. 647—648.

⁸ Schauffuss an Stolypin am 5. 5. 1908. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 28/1909.

rasch eingerichtet werden. Dies geschah denn auch.⁹ Bemerkenswert ist, dass die Russen selbst genau dieselben Begründungen auch gegenüber Gripenberg vorgebracht hatten, indem sie u.a. die Möglichkeit erwähnten, dass rollendes Material dem Feind in die Hände fallen könne, ohne jedoch in diesem Zusammenhang — aus verständlichen Gründen — den Feindbegriff genauer zu bestimmen.¹⁰

Der Senat erstattete das von ihm geforderte Gutachten am 18. 2. 1910.¹¹ Er hatte grundsätzlich nichts gegen den Vorschlag einzuwenden. Die Massnahme sei von rein strategischem Charakter, weil sie vor der Fertigstellung der Nevabrücke keinerlei Bedeutung für den Handel habe. Die auf die staatlichen Bahnstrecken entfallenden Kosten, die das Komitee auf 899.354 Mark veranschlagt hatte, sollten nach der Meinung des Senats aus praktischen Gründen auf zwei Jahre verteilt werden, wobei im ersten Jahr die Änderungsarbeiten auf den strategisch wichtigsten Bahnlinien ausgeführt werden sollten. Zu diesen seien die Strecke Petersburg — Hämeenlinna — Helsinki, die Bahn nach Hanko, die Strecke Turku — Tampere — Hämeenlinna, die nach Vaasa führende Linie, die Strecke Helsinki — Turku und der südliche Teil der nach Oulu führenden Bahn zu rechnen. Die Ausgaben würden für diese Linien insgesamt 453.877 Mark betragen und könnten schon während des laufenden Jahres entrichtet werden. Der übrige Teil der Kosten, 445.477 Mark, würden während des Jahres 1911 zur Verfügung stehen. Die Arbeiten würden in Angriff genommen werden, sobald die erforderlichen Geldmittel bewilligt seien. Zu dieser Regelung erbat der Senat die Zustimmung des Herrschers, wobei er gleichzeitig mitteilte, dass die von den Änderungsarbeiten beanspruchten Posten in den Haushaltsvoranschlag des Verkehrsfonds für das Jahr 1911 aufgenommen worden seien. Weder Generalgouverneur Seyn noch der Ministerrat hatten gegen das Gutachten des Senats Einwände, und der Kaiser bestätigte es am 12./25. Mai 1910 durch ein Reskript.¹²

Im Landtag dagegen liess sich die Frage gar nicht so einfach und schmerzlos erledigen. In der Debatte zu der Vorlage über den Verkehrsfonds griff Jonas Castrén, ein Abgeordneter der Jungfinnischen Partei, diesen Teil der Vorlage heftig an und verlangte ihre Ablehnung, weil sie im Widerspruch zu den Grund-

⁹ KKK I.Abteilung LVIII 3/1910. S. auch den Rapport des deutschen Militärattachés Major Posadovsky-Wehner aus Petersburg vom 2. 8. 1910. Auswärtiges Amt Abt. A. Russland 63. Die Zustände und Verhältnisse Finnlands. Bd. 11.

¹⁰ GRIPENBERG, Minnesanteckningar S. 647—648.

¹¹ Prot. des Ökonomedepartementes des Senats vom 18. 2. 1910; KKK IV. Abteilung 4—6/1909; VSV 56/1911.

¹² VSV 56/1911.

gesetzten Finnlands stehe. Eine andere Meinung vertrat J. K. Paasikivi, ein Abgeordneter der Altfinnischen Partei. Nachdem er eingangs auf die wirtschaftlichen Vorteile hingewiesen hatte, die die Verbindungsbahn für Finnland mit sich bringen würde, fuhr Paasikivi fort: »Ausserdem kommt es mir vor, dass der Gedanke, der vonseiten Russlands in dieser Sache vorgebracht worden ist, nämlich dass militärische, strategische Interessen einen solchen Verbindungsverkehr fordern, zutreffen kann. Es scheint mir, dass diese Forderung eine der — ich möchte sagen — wenigen Forderungen ist, die in der russisch-finnischen Auseinandersetzung vonseiten Russlands erhoben worden sind, von denen man der Ansicht sein kann, dass sie sachlich begründet sind. Und meines Erachtens dürfte kein Grund bestehen, solchen Forderungen, die einen wirklichen Grund haben, unsererseits sachlich zu widersprechen.«¹³ Der Finanzausschuss war jedoch anderer Meinung. Nachdem er zuerst offenherzig seine Unfähigkeit festgestellt hatte, strategische Dinge zu erwägen, ging er stattdessen zu den rechtlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten über. Bei der früheren Verhandlung der Angelegenheit sei das dem Landtag unbestreitbar zustehende Recht, den Verkehrsfonds zu verwalten, völlig übergegangen worden, ein Recht, das eine Befragung des Landtags vor der Beschlussfassung in der ihm nun vorgelegten Sache vorausgesetzt hätte. Es sei ganz ungeklärt, ob der Verbindungsverkehr dem finnischen Staat die durch ihn entstehenden Kosten wieder einbringen würde. Solange es keine Verbindungsbahn und keinen Vertrag zwischen beiden Ländern über den Verbindungsverkehr gebe, glaubte der Finanzausschuss den vom Senat beantragten Posten nicht befürworten zu können. Gegen den Beschluss des Ausschusses erhoben seine Mitglieder Artturi H. Virkkunen und Reinh. Grönvall, die zur Altfinnischen Partei gehörten, Protest; sie erklärten den Verbindungsverkehr auf der Eisenbahn zwischen zwei Ländern für eine völlig natürliche, von der wirtschaftlichen Entwicklung erforderte Erscheinung. Man könne auch die Bedeutung der in der allerhöchsten Vorlage betonten militärischen Gesichtspunkte nicht leugnen. »Im Hinblick darauf und da es sich um keinen über die Kraft unseres Landes gehenden Ausgabenposten handelt, sind wir der Meinung, dass man in die vom Kaiserreich gestellten in Rede stehenden Forderungen einwilligen sollte, mit um so mehr Grund, als es unseres Erachtens nicht wohlüberlegt ist, die zwischen Finnland und Russland schon von früherher bestehenden zahlreichen Differenzen durch die Nichtbewilligung einer derartigen natürlichen Forderung zu vermehren.«¹⁴ Von beiden

¹³ Landtagsprotokoll vom 29. 4. 1910, S. 434—437.

¹⁴ Gutachten des Finanzausschusses über die allerhöchste Vorlage Nr. 13 betreffend den Verkehrsfonds mit beigefügtem Protest. Landtagsakten III 1910.

Seiten wurden die obenerwähnten Gesichtspunkte nochmals vorgebracht, als in der Plenarsitzung des Landtags am 27. 5. 1910 die Angelegenheit endgültig verhandelt wurde.¹⁵ Den Standpunkt des Finanzausschusses vertrat besonders der Abgeordnete Mechelin, der den Einfluss von strategischen Gesichtspunkten auf die Eisenbahnpolitik in Finnland ganz leugnete und dessen Stellungnahme in der ironischen Feststellung gipfelte: »Uns ist natürlich unbekannt, welche grossen Kriege in nächster Zeit eigentlich zu erwarten sind.« Ein Verbindungsverkehr sei gar nicht nötig, sondern die Waren könnten in Petersburg sehr gut in finnische Eisenbahnwagen umgeladen werden. Keinesfalls könne die Entscheidung gefällt werden, bevor die Verbindungsbahn fertig und der Vertrag über den Verbindungsverkehr abgeschlossen sei. Demgemäss fiel der Beschluss des Landtags aus, und dem Generalgouverneur wurde eine Antwort übersandt, die den im Gutachten des Finanzausschusses dargelegten Grundsätzen entsprach. Der in der allerhöchsten Vorlage enthaltene Antrag, 900.000 Mark aus dem Verkehrsfonds in die Staatskasse überzuführen, war abgelehnt.¹⁶

Dem Senat blieb nun keine andere Möglichkeit als vorzuschlagen, dass die ganze Summe aus der Staatskasse bezahlt werde.¹⁷ In Wirklichkeit hatten die Arbeiten schon begonnen, und die Mittel dafür waren der Staatskasse entnommen worden, aber es handelte sich nun darum, dass sie endgültig von der Staatskasse aufzubringen sein sollten. Darauf wollte Generalgouverneur Seyn aber nicht eingehen. »Mit Rücksicht darauf, dass die Politik der Regierung fest und folgerichtig sein soll, auch wenn der Landtag eigensinnig gegen die Bewilligung der für bestimmte Zwecke erforderlichen Kredite stimmt, dürfte es notwendig scheinen, den Senat nun zu beauftragen, eine allerhöchste Vorlage entsprechender Art für den nächsten Landtag auszuarbeiten.«¹⁸ Der Senat hatte also damals schon die Hoffnung auf Durchsetzung der Angelegenheit im Landtag verloren, aber der »höchste Chef des Grenzlandes« wollte nicht nachgeben. Mit Stolypins Unterstützung setzte Seyn seinen Willen durch, und am 13./26. Oktober 1910 erliess der Kaiser das von ihm gewünschte Reskript. Im Parlament begann jetzt das gleiche Schauspiel von neuem. Diesmal begnügte sich der Landtag allerdings mit der Feststellung, dass eine allerhöchste Vorlage desselben Inhalts schon vom vorigen Landtag abgelehnt worden sei, und dass danach keine neuen Gesichtspunkte aufgetaucht seien, die dem Parlament Veranlassung ge-

¹⁵ Landtagsprotokoll vom 27. 5. 1910, S. 1020—1027.

¹⁶ Antwort des Landtags auf die allerhöchste Vorlage betreffend den Verkehrsfonds. Landtagsakten III 1910.

¹⁷ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 3. 9. 1910; VSV 56/1911.

¹⁸ VSV 56/1911.

geben hätten, seinen Standpunkt zu ändern.¹⁹ So war der betreffende Teil der allerhöchsten Vorlage von neuem abgelehnt worden. Nun bemerkte auch Seyn die Hoffnungslosigkeit der Lage, und es wurden keine neuen Versuche mehr unternommen, die in Rede stehenden Ausgaben aus Mitteln des Verkehrsfonds zu decken. Sie waren endgültig von der Staatskasse zu bestreiten.²⁰ Inzwischen schritten die Arbeiten an den finnischen Bahnstrecken rasch fort, und am 26. 11. 1911 konnte der Aufsichtsbeamte der Eisenbahnen des Grossfürstentums, Wirklicher Staatsrat Krüger, dem Generalgouverneur melden, dass alle staatlichen und privaten Bahnen in Finnland in einen solchen Zustand versetzt waren, wie ihn der Verkehr von Güterwagen und leichten Lokomotiven des Kaiserreichs voraussetzte. Dieses Schreiben hat Seyn mit der vielsagenden Randbemerkung »Slava Bohu« (Gott sei Dank) versehen.²¹ Jetzt brauchte man nur die Fertigstellung der Nevabrücke abzuwarten.

Im Jahr 1904, noch zu Bobrikovs Lebzeiten, hatte der Senat den Anteil Finnlands an den Kosten, die die Verbindungsbahn erfordern würde, auf insgesamt 2,5 Millionen Rubel festgesetzt. Diese Summe sollte in die russische Reichskasse eingezahlt werden, sobald mit den Bauarbeiten angefangen werden konnte. Der Russisch-Japanische Krieg mit seinen Folgen veranlasste jedoch die Regierungskreise dazu, ihre Aufmerksamkeit auf ganz andere Dinge zu richten. Als gegen Ende des Jahres 1904 Generalgouverneur Obolenskij einen Besuch in Petersburg machte, um die Angelegenheit der Nevabrücke zu beschleunigen, hatte er bemerkt, wie wenig Interesse diese Frage erregte. »Alle schienen an so viel anderes zu denken zu haben.«²² Im folgenden Jahr beantragte das finnische Parlament die Rückgängigmachung des ganzen Plans oder wenigstens seine Überweisung an den Landtag zur Verhandlung. Wegen technischer Unklarheiten, die mit der Bahnfrage zusammenhingen, blieb diese weiterhin offen.

¹⁹ Antwort auf die allerhöchste Vorlage betreffend den Verkehrsfonds und Gutachten des Finanzausschusses. Landtagsakten I-III 1911. Protokoll S. 263, 886, 887.

²⁰ Bemerkenswert ist, dass als der Senat 27.000 Mark aus dem Verkehrsfonds für die Strecken Kemi — Rovaniemi und Joensuu — Licksa beantragte, damit diese dem Verkehr rollenden Materials aus dem Kaiserreich angepasst würden (als gerade fertiggewordene, neue Linien waren sie nicht im Änderungsprogramm enthalten), Seyn sich dem Plan widersetzte. Da der Landtag in den Jahren 1910 und 1911 die 900.000 Mark für die allgemeinen Änderungsarbeiten verweigert habe, werde er auch jetzt nicht die dazugehörigen 27.000 Mark bewilligen. Darum sei es besser, diese Summe aus der Staatskasse zu beantragen, ohne irgendetwas von Erstattung zu sagen. Das geschah denn auch. VSV 56/1911; KKK IV. Abteilung 4—5/1911.

²¹ KKK IV. Abteilung 4—6/1909.

²² Obolenskij's Äusserung gegenüber dem schwedischen Gesandten Gyldenstolpe. Rapport Gyldenstolpes aus Petersburg vom 27. 9./10. 10. 1904 1 0. 26/III UD.

In diesem Stadium befand man sich, als P. A. Stolypin eingriff. Die technischen Vorbereitungen der Verbindungsbahn sollten schnell so weit gebracht werden, dass die Bezahlung des Anteils Finnlands aktuell würde. Somit musste der vom Senat unterstützte Antrag des finnischen Landtags abgelehnt werden.²³ Es gelang Stolypin denn auch, seinen Willen durchzusetzen. Unter dem starken Druck des Kaiserreichs entrichtete der finnische Senat im Herbst 1908 die erwähnten Millionen an die russische Reichskasse.²⁴ Die Bauarbeiten gingen trotz allem nur langsam voran, wobei besonders die Fragen der Zwangsenteignung von Grundstücken in unmittelbarer Nähe der Grosstadt beträchtliche Schwierigkeiten verursachten.²⁵ Erst im Jahr 1912 begann die Fertigstellung der Verbindungsbahn in Sicht zu sein. In diesem Jahr wurden Verhandlungen zwischen Finnland und Russland über den Abschluss eines Vertrages betreffend den Güterverkehr auf der Verbindungsbahn angeknüpft. Für diese Verhandlungen bestimmte der Senat zu seinen Vertretern den Leiter der Verkehrsexpedition, Graf Berg, und den Generaldirektor der Eisenbahndirektion, A. Ahoenen. Im Jahr 1913 wurde die Bahn endlich fertig, und der Güterverkehr begann aufgrund einer vorläufigen Vereinbarung. Der eigentliche Vertrag über den Verbindungsverkehr wurde im Herbst 1914 unterzeichnet, als der Weltkrieg bereits ausgebrochen war, und trat am 1./14. Januar 1915 in Kraft.²⁶ Erst von diesem Termin an kann man den regelmässigen Verbindungsverkehr von Gütern zwischen Finnland und Russland rechnen. Dagegen wurde die Frage des entsprechenden Reisendenverkehrs durch Beschluss des Ministerrats auf unbestimmte Zeit vertagt, und solange die russische Herrschaft über Finnland dauerte, kam man nicht mehr dazu, den Personenverkehr auf der Verbindungsbahn zu verwirklichen.²⁷ Im Gegensatz zu den misstrauischen Vermutungen, die im Vorbereitungsstadium des Plans in der finnischen Presse ausgesprochen worden

²³ POLVINEN, a.a.O. S. 191—196. Die Forderung nach Beschleunigung der Verbindungsbahn ist auch in den die Verwaltung der finnischen Eisenbahnen betreffenden Protokollen des Ministerrats vom 27. 3. und 20. 7. 1907 enthalten.

²⁴ POLVINEN, a.a.O. S. 200—216.

²⁵ Die russische chauvinistische Presse begann schon wegen der Verzögerung der Verbindungsbahn ungeduldig zu werden und beschuldigte — völlig grundlos — die finnischen Behörden und vor allem den »svckomanischen« Leiter der Verkehrsexpedition, Graf Berg, wegen »Langsamkeit und Untätigkeit«. Andererseits war sich die deutsche militärische Führung ständig gut im Klaren über das Fortschreiten der Verwirklichung des Verbindungsverkehrsplans, was sie ihrem Militärattaché in Petersburg zu verdanken hatte. Vgl. Rapporte vom 30. 4. und 2. 8. 1910, Auswärtiges Amt Abt. A. Russland 63. Die Zustände und Verhältnisse Finnlands, Bd 11.

²⁶ KKK II. Abteilung 8—7 I. Teil/1912.

²⁷ KKK II. Abteilung 8—7 I. Teil/1912.

waren, berührte der Vertrag über den Güterverkehr auf der Verbindungsbahn in keiner Weise Fragen der Verwaltung der finnischen Eisenbahnen.²⁸ Der Vertrag war rein technischen Charakters, so dass in diesem Zusammenhang keine Veranlassung besteht, ihn im einzelnen zu betrachten. Es sei nur festgestellt, dass der Vertrag gemäss dem im Jahr 1910 erlassenen Gesetz in der für das Gesamtreich geltenden Ordnung zustandegekommen ist, ohne dass der finnische Landtag damit irgendetwas zu tun gehabt hätte. Nach Ausbruch des Weltkriegs war es natürlich gar nicht mehr möglich, sich mit der Frage zu befassen, weil der Landtag wegen des Kriegszustands nicht einberufen wurde.

DIE NEUEN BAHNSTRECKEN

I

Am Ende der Zeit Bobrikovs erstreckte sich das finnische Eisenbahnnetz im Norden bis nach Tornio, Kajaani und Joensuu. Nördlich der Linie Petersburg—Riihimäki gab es zwischen diesen langen Hauptbahnlinien gar keine Verbindungsstrecken; man hatte zwar vielfach den Bau von solchen projektiert, aber vorläufig ohne sichtbaren Erfolg.¹ Der Landtag des Jahres 1900 hatte ebenfalls um die Untersuchung von Richtungen für verschiedene Querbahnen gebeten. Ferner sollten während der nächsten Finanzperiode die Richtungen für die Linien Joensuu—Nurmes, Ylivieska—Haapajärvi, Kokkola—Karstula—Suolahti sowie für eine Strecke untersucht werden, die Käkisalmi mit der karelischen Bahn verbinden sollte. Diese Arbeiten wurden in den Jahren 1901—04 auch ausgeführt. Als der nächste Landtag sich näherte, forderte der Kaiser im Sommer 1904 den Senat auf, einen Vorschlag für eine dem Ständelandtag

²⁸ S. die Sammlung von Zeitungsausschnitten in der Akte KKK II. Abteilung 8—7 II. Teil/1912. In einem Aufsatz anlässlich der Fertigstellung der Verbindungsbahn betont die Zeitung »Uusi Suometar« vom 14. 10. 1913 die grosse wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn für Finnland, die dem Grossfürstentum einen neuen Weg zum Weltmarkt eröffne. Da die Strecke auch für die Russen nützlich sei, hätten die Finnen wieder einmal ihren Willen bewiesen, an den Belastungen teilzunehmen, die dem gemeinsamen Wohl beider Länder dienen sollten. Dieser Artikel verursachte einen Zornausbruch in der »Novoje Vremja«, die erklärte, dass die »pharisäischen Altfinnen« alles andere als berechtigt seien, etwas derartiges zu sagen. Umgekehrt glaubte man in Russland, wohl zu wissen, dass die Finnen ihr möglichstes getan hätten, um den Bau der Verbindungsbahn zu hindern (Novoje Vremja vom 7. 10. 1913).

¹ Vgl. GRIPENBERG, Poliittinen historiikki. (Suomen valtionrautatiet 1862—1912), S. 141—144, 155—160.

vorzulegende allerhöchste Vorlage betreffend neue Eisenbahnbauten auszuarbeiten.²

Der Senat erklärte in seinem am 12. Dezember 1904 fertiggestellten Vorschlag eine Verbindungsbahn zwischen den Landschaften Savo und Ostbottnien für sehr nötig. Von den drei möglichen Richtungen, die sich dafür anböten, Jyväskylä—Mikkeli, Jyväskylä—Pieksämäki und Suolahti—Suonenjoki, sei aus lokalwirtschaftlichen Gründen der letztgenannten der Vorzug zu geben. Sie sei auch die kürzeste und hinsichtlich der Kosten die billigste. Im Hinblick auf die wirtschaftliche Weiterentwicklung Nordkareliens sei die Linie Joensuu—Nurmes wichtig, da sie dieser abgelegenen und vom übrigen Finnland isolierten Landschaft ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen würde. Wenn dieser Plan ausgeführt werde, sei es sowohl technisch als auch wirtschaftlich vorteilhafter, die Richtung östlich des Sees Pielisjärvi für die Strecke zu wählen. Die Kosten für diese Bahnen würden insgesamt etwa 18,5 Millionen Mark betragen, wovon auf die Finanzperiode 1905—07 3 Millionen entfallen würden. Mit Rücksicht auf die noch unvollendeten Bauarbeiten auf der Strecke Savonlinna—Elisenvaara glaubte der Senat einstweilen nur den Bau der beiden obengenannten Bahnlinien vorschlagen zu können.³ Generalgouverneur Obolenskij hatte gegen den Antrag des Senats nichts einzuwenden. Er setzte jedoch voraus, dass sich der Ministerstaatssekretär gemäss der Verordnung vom 12./24. Februar 1900 mit dem Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Kaiserreichs in Verbindung setzen werde, bevor er die Sache endgültig dem Herrscher vortrage.⁴

Inzwischen hatten sich auch östlich der finnischen Ostgrenze Nachrichten davon verbreitet, dass der Senat eine Bahnlinie Joensuu—Nurmes plante, und die Frage wurde in einer Sitzung der Semstvo des Kreises Poventsa erörtert. Dabei wurde beschlossen, dem Gouverneur von Olonez ein Gesuch zur Weiterleitung zu übersenden, worin die finnischen Behörden gebeten wurden, darauf hinzuwirken, dass die Strecke östlich des Pielisjärvi gebaut werde, weil sie in diesem Fall von beträchtlicher Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Kreises Poventsa sein werde. Die Fertigstellung dieser neuen Bahn könne das Gebiet am Pielisjärvi zum wichtigsten Handelsplatz für Ostkarelien machen, weil die Entfernung dahin im Durchschnitt nur 200 Werst ausmache, während es bis zur Archangelskbahn über 1000 Werst seien. Kürzlich sei für den Handel eine zu allen Jahreszeiten befahrbare Landstrasse vom Kirchdorf Repola bis

² VSV 167/1906.

³ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 12. 12. 1904; KKK IV. Abteilung 13^{sr}/1905; VSV 167/1906.

⁴ Obolenskij an Oerstroem am 10./23. Dezember 1904; VSV 167/1906.

zur finnischen Grenze gebaut worden. Nun richtete die Semstvo an die finnische Regierung zugleich mit ihrer Bitte um Durchführung des in Rede stehenden Eisenbahnbaus noch die andere Bitte, für die Weiterführung dieser Landstrasse von der Grenze bis zur Bahn zu sorgen. Der Gouverneur von Olonetz unterstützte das Gesuch in jeder Hinsicht, weil die Verwirklichung des Planes dazu angetan sei, den Handel seines Gouvernements zu fördern und so dessen Wirtschaftslage zu bessern. Durch Vermittlung des Gouverneurs wurde das Gesuch ans russische Innenministerium und auf diesem Wege über den Generalgouverneur von Finnland an den Ministerstaatssekretär gesandt, damit es bei der späteren Verhandlung der Sache berücksichtigt werde. Man kann jedoch nicht behaupten, dass es irgendeine direkte Wirkung gehabt hätte, weil der Senat ohnehin schon vorgeschlagen hatte, dass die betreffende Bahn östlich des Pielisjärvi gebaut werde.⁵

Gemäss der Aufforderung Generalgouverneur Obolenskij's hatte sich der stellvertretende Ministerstaatssekretär Oerstroem an den Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Reiches gewandt und sie um ihr Gutachten zu dem Vorschlag des Senats gebeten. Der Finanzminister Kokovtsov und der Gehilfe des Verkehrsministers, Mjasojedov-Ivanov, teilten mit, dass sie nichts einzuwenden hätten. Der Kriegsminister Sacharov dagegen war anderer Meinung. Der Plan des Senats entsprach seiner Ansicht nach nicht ganz den Anforderungen der Reichsverteidigung. Man müsse in der Reihenfolge der Bauarbeiten an die erste Stelle die Linie Savonlinna—Hiitola—Käkisalmi—Petersburg und an die zweite Stelle die Linie Jyväskylä—Mikkeli—Savonlinna oder Jyväskylä—Pieksämäki—Savonlinna setzen, und von den beiden letztgenannten Richtungen sei die erste vorteilhafter. »Was nun die Linien Kokkola—Suolahti und Ylivieska—Haapajärvi betrifft, so kommen sie einem verfrüht vor; ebenso ist der Bau der Strecke Joensuu—Nurmes als unnütz anzusehen.« Zwar könnte man, wenn den Finnen überschüssige Geldmittel zur Verfügung ständen, an den Bau der Bahnlinie Joensuu—Nurmes denken, aber sie müsse unbedingt östlich des Pielisjärvi verlaufen. Nun hatte das Kriegsministerium zum erstenmal amtlich den seinerzeit schon von Glazov skizzierten Querbahnplan aufgegriffen und diesen sogar in sehr deutlicher Form als das wichtigste Ziel der künftigen Eisenbahnpolitik Finnlands hingestellt. Die Sache war in Bewegung gekommen, und die russische militärische Führung liess nicht nach, bevor der Plan — allerdings nach höchst bunten Schicksalen — ausgeführt war. Wegen der von Sacharov gemachten Einwände glaubte Ministerstaatssekretär Linder

⁵ VSV 167/1906.

die Angelegenheit nicht sofort dem Kaiser vortragen zu können, sondern liess sie an den Senat zurückgehen.⁶

Der Senat erörterte die Frage in einer Sitzung am 8. 2. 1905, wo der Gehilfe des Generalgouverneurs, Geheimrat Deutrich, den Vorsitz führte. Es wurde festgestellt, dass die von Sacharov vorgeschlagene Bahnlinie Savonlinna—Hiitola sich mit der karelischen Bahn nur 20 km weiter südlich verbinden würde als die vom Herrscher genehmigte, im Bau befindliche Strecke Savonlinna—Elisenvaara. Unter diesen Umständen kam nach der Meinung des Senats eine Bahnlinie Savonlinna—Hiitola gar nicht in Frage. (Offenbar wusste Sacharov überhaupt nicht vom Bau der Bahn nach Elisenvaara.) Für die Strecke Hiitola—Käkisalmi—Petersburg waren dagegen noch keinerlei Untersuchungen durchgeführt worden, geschweige denn ein Kostenvoranschlag gemacht worden, weshalb der Senat nicht sofort ihren Bau vorschlagen konnte, aber diese Frage liess sich seines Erachtens wohl später wieder aufnehmen. Die Strecke Suolahti—Suonenjoki dagegen werde dem weiten Gebiet zwischen den Bahnen von Ostbottnien und denen von Savo besser dienen als die vom Kriegsminister vorgeschlagenen alternativen Linien. Natürlich schliesse das nicht die Möglichkeit aus, dass man schon in naher Zukunft auch die vom Kriegsminister empfohlene Bahnlinie Savonlinna—Mikkeli—Jyväskylä bauen werde. Den Bau der Strecken Kokkola—Suolahti und Ylivieska—Haapajärvi habe der Senat gar nicht vorgeschlagen, sondern er habe lediglich die Untersuchungen erwähnt, die dafür auf Ansuchen des Ständelandtags durchgeführt worden seien. Für die Bahnstrecke Joensuu—Nurmes sprächen die im Vorschlag des Senats erwähnten Gründe. Die Bahn werde östlich des Pielisjärvi gebaut werden, was auch der Meinung des Kriegsministers zu entsprechen scheine. Aus den dargelegten Gründen sei der Senat der Ansicht, dass das Gutachten des Kriegsministers keinen Anlass zu Änderungen in dem Vorschlag gebe.⁷

Dem einstimmigen Beschluss des Senats schloss sich auch Generalgouverneur Obolenskij an, und als Ministerstaatssekretär Linder am 8./21. Februar 1905 die Angelegenheit vortrug, befürwortete er die Genehmigung des Senatsantrags in unveränderter Form. Das geschah auch, und Nikolai II. befahl, dem Ständelandtag eine allerhöchste Vorlage entsprechenden Inhalts zuzuleiten. So zeigte sich deutlich, wie gering das Ansehen des Kriegsministeriums war, das gerade inmitten der grossen Schwierigkeiten des Russisch-Japanischen Krieges stand. Der von Deutrich geleitete finnische Senat, der Generalgouverneur, der selbst

⁶ Ibidem.

⁷ Prot. des Ökonomie-departements des Senats vom 8. 2. 1905; KKK IV. Abteilung 13st/1905; VSV 167/1909.

militärisch geschult war, und der Ministerstaatssekretär hatten die Gesichtspunkte des Kriegsministeriums einfach beiseitegeschoben und bei der mit den Dingen nicht vertrauten obersten Spitze des Reiches ihren eigenen Vorschlag durchgesetzt. Andererseits muss festgestellt werden, dass das Gutachten Sacharovs recht allgemein gehalten und schlecht begründet war, wodurch es sich auch erklärt, dass nicht einmal die in Finnland tätigen russischen Behörden es für nötig hielten, darauf Rücksicht zu nehmen. Ausserdem sahen sie ein, dass die vom Kriegsministerium vorgeschlagenen umfangreichen Pläne keinesfalls im Handumdrehen verwirklicht werden könnten. Es war schon viel Zeit verstrichen, und wenn man die Sache noch von demselben Landtag verhandeln lassen wollte, war keine Verzögerung wünschenswert.

Der Ständelandtag beschloss, die allerhöchste Vorlage dem Eisenbahnausschuss zur Begutachtung zu überweisen, und dieser nahm sie am 13. 4. 1905 in allen wesentlichen Punkten an.⁸ Meinungsverschiedenheiten entstanden nur darüber, welche Richtung die Bahnstrecke Joensuu—Nurmes nehmen sollte, aber auch in dieser Frage sprach sich die Mehrheit gemäss der Vorlage dafür aus, dass die Linie östlich des Pielisjärvi geführt werde; als eine der Begründungen dafür wurden beiläufig auch die Vorteile angeführt, die sich daraus für den Handel mit Russisch-Karelien ergeben würden. Dem Gutachten war ein von G. J. Winter und O. Ansas unterschriebener Protest beigefügt. Diese beiden Ausschussmitglieder hätten gewünscht, dass der Ausschuss so lange dem Landtag kein endgültiges Gutachten erstatte, bis eine Antwort auf das grosse Gesuch des Ständelandtags eingetroffen sei.^{8a} Dann wurde die Lage durch die Nachricht, dass der Landtag mit Wirkung vom 15. 4. aufgelöst war, völlig verändert. Im Zeitpunkt der Fertigstellung des Gutachtens des Eisenbahnausschusses hatte man noch keine Kenntnis vom Auflösungsbeschluss. Der Adelsstand des Landtags stellte denn auch in seiner Sitzung vom 14. 4. fest, dass er unter diesen Umständen die Frage wegen der Kürze der Zeit gar nicht verhandeln könne.⁹ Auf denselben Standpunkt stellte sich bei der Abstimmung auch der Bauernstand.¹⁰ Der Priesterstand beschloss nach einer Diskussion über

⁸ Das Gutachten des Eisenbahnausschusses zu der allerhöchsten Vorlage betreffend neue Bahnbauten s. Landtagsakten III 1904—05. Über die Debatte vor der Verweisung an den Ausschuss s. Protokoll des Adelsstandes von diesem Landtag S. 472, Prot. des Priesterstandes S. 503, Prot. des Bürgerstandes S. 675—680, Prot. des Bauernstandes S. 700—705.

^{8a} In dem sog. grossen Gesuch hatte der Ständelandtag Ende des Jahres 1904 den Herrscher um die Aufhebung der Russifizierungsmassnahmen Bobrikovs und die Wiederherstellung »gesetzmässiger Verhältnisse« in Finnland gebeten.

⁹ Prot. des Adelsstandes vom Landtag 1904—05 S. 725—726.

¹⁰ Prot. des Bauernstandes vom Landtag 1904—05 S. 1156—1157, 1173—1176.

verschiedene Alternativrichtungen für die Bahnstrecken, die von Lokalpatriotismus geprägt war, die allerhöchste Vorlage unverändert anzunehmen.¹¹ Der Bürgerstand dagegen stellte gemäss dem Standpunkt der Ausschussmitglieder, die ihren Vorbehalt angemeldet hatten, das Ausbleiben einer Antwort auf das grosse Gesuch des Landtags fest, weshalb es keine gesetzlichen Voraussetzungen für eine Verhandlung der Eisenbahnangelegenheit im Bürgerstande gebe; daher beschloss er nach einer Abstimmung, die Sache auf sich beruhen zu lassen.¹² Da die allerhöchste Vorlage somit nur von einem Stand angenommen und von den übrigen praktisch abgelehnt worden war, kam kein Beschluss des Ständelandtags zustande. Dieses Ergebnis wurde dem Kaiser als Antwort auf die Vorlage gemeldet.¹³ Vorläufig war die Angelegenheit damit hinfällig geworden.

Als sich gegen Ende des Jahres der letzte Ständelandtag versammelte, hatte sich die Situation vollständig geändert. In der Eisenbahnpolitik war eine recht bedrohliche Lage entstanden. Damals befand sich im ganzen Grossfürstentum nur die Bahnlinie Savonlinna—Elisenvaara im Bau, deren Fertigstellung im Jahr 1907 vorgesehen war, und auch für sie waren Geldmittel nur bis zum Ende des Jahres 1905 bereitgestellt. So drohte eine Unterbrechung in den seit 1879 ununterbrochen fortgesetzten Bahnbauarbeiten einzutreten, wenn keine neuen Linien in Angriff genommen würden. Die ständige Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes betrachtete man als notwendige Voraussetzung für das Wachstum der Produktionsfähigkeit des Landes und für den allgemeinen wirtschaftlichen Fortschritt. Es war ausserdem zu erwarten, dass die Beendigung der Bauarbeiten eine schwere Arbeitslosigkeit mit sich bringen werde, deren Linderung nicht sehr leicht sein würde. Da jedoch von der Finanzperiode 1905—07 schon ein Jahr abgelaufen war, hielt es der Senat in diesem Stadium nicht für möglich, sehr grosszügige Eisenbahnbauten in Angriff zu nehmen, sondern befürwortete die Wiederholung der allerhöchsten Vorlage, die der vorige Landtag hatte verhandeln sollen, und zwar mit um so mehr Grund, als die Vorlage damals schon vom Eisenbahnausschuss angenommen worden war.¹⁴ Ein zusätzliches Motiv für diesen Beschluss des Senats war auch jetzt der Zeitmangel. Es bestand keine Möglichkeit, neue Pläne zu skizzieren, die umfangreiche Vorbereitungsarbeiten erfordert hätten, sondern man griff auf den vorhandenen, fertigen Entwurf zurück. Generalgouverneur Gerard und Ministerstaatssekretär

¹¹ Prot. des Priesterstandes vom Landtag 1904—05 S. 783—790.

¹² Prot. des Bürgerstandes vom Landtag 1904—05 S. 1011—1913.

¹³ Die Antwort des Ständelandtags s. Landtagsakten III 1904—05.

¹⁴ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 25. 1. 1906; VSV 167/1906.

Langhoff hatten dagegen nichts einzuwenden, und der Herrscher genehmigte den Vorschlag des Senats unverändert am 9./22. Februar 1906.

Als der Landtag zusammentrat, war schon eine ziemlich lange Zeit vergangen, während der verhältnismässig wenig Bahnbauarbeiten durchgeführt worden waren. Nun hatte man endlich »Freiheit« erlangt, und die örtlichen Interessen konnten ungehindert zu Wort kommen. Die in der allerhöchsten Vorlage erwähnten allgemeinen Grundsätze der Notwendigkeit von Neubauten wurden zwar angenommen, aber damit hatte die Einmütigkeit auch schon ein Ende. Es ist bezeichnend, dass während dieses Landtags insgesamt 16 verschiedene Bahnbauprojekte verhandelt wurden und dass zu dem Gutachten des Eisenbahnausschusses 9 verschiedene Proteste geäussert wurden, was auf diesem Gebiet einen Rekord in der Geschichte des Ständelandtags bedeutete. Zuweilen sah es schon so aus, als ob ein Landtagsbeschluss gar nicht zustandegebracht werden könnte. Nach vielen Phasen politischer Taktik und nach dreimaliger Rückverweisung der Sache aus dem Landtag an den Eisenbahnausschuss zwecks Ausarbeitung eines neuen Kompromissvorschlags wurde endlich ein Beschluss gefasst, aber in recht überraschender Form. Die in der allerhöchsten Vorlage genannte Strecke Joensuu—Nurmes wurde gutgeheissen, und der Landtag bestimmte, dass die Bauarbeiten in Angriff zu nehmen seien. Ausserdem wurde der Bau der Strecken Kemi—Rovaniemi und Seinäjoki—Kristiinankaupunki (mit einer Zweigbahn nach Kaskinen) beschlossen. Es fällt vor allem auf, dass die von der allerhöchsten Vorlage empfohlene Linie Suolahti—Suonenjoki beiseitegeschoben war. Als Motiv dafür hat man später die Abneigung des Ständelandtags gegen eine Querbahn angeführt, die daher gerührt habe, dass man gefürchtet habe, die Vereinigung der Bahnen von Ostbottnien und Savo werde den Bestrebungen der Russen dienen.¹⁵ Diese Hypothese ist jedoch nicht zutreffend und trägt das Gepräge der Denkweise einer späteren Zeit. Eine genaue Betrachtung der Landtagsprotokolle und sonstigen Akten beweist, dass »ausserpolitische« Gesichtspunkte damals bei der Diskussion über die verschiedenen Alternativrichtungen der Bahnlinien noch nicht massgebend gewesen sind.¹⁶ In der Debatte wurde nämlich dem Kaiserreich und seinen Zielen gar keine

¹⁵ REINO CASTRÉN, *Ratapolitiikka. (Valtionrautatiet 1912—1937)*, Helsinki 1937, S. 112.

¹⁶ Prot. des Adelsstandes vom Landtag 1905—06 S. 86—90, 172—257, 311—314, 321—328, 343—344, 441—452, 475—476. Prot. des Priesterstandes S. 84—89, 214—371, 453—467, 508—524, 702, 707. Prot. des Bürgerstandes S. 98—114, 224—407, 504—521, 540—548, 664—665, 667. Prot. des Bauernstandes S. 187—212, 399—660, 717—730, 776—786, 939, 940. Die allerhöchste Vorlage betreffend neue Bahnbauten (Nr. 8) s. Landtagsakten II 1905—06.

Beachtung geschenkt, sondern man diskutierte ausschliesslich von engen örtlichen Standpunkten aus. So sprachen viele streng konstitutionalistische Abgeordnete, wie etwa Th. Homén, eifrig für den Bau von Querbahnen. Die Verzögerung der Entscheidung lag lediglich daran, dass man sich aus wirtschaftlichen und lokalpatriotischen Gründen nicht darüber einigen konnte, welche von den drei Linien Suolahti—Suonenjoki, Jyväskylä—Pieksämäki—Savonlinna und Jyväskylä—Mikkeli—Savonlinna die geeignetste wäre. Eigentlich erkannten alle die Notwendigkeit einer Querbahn an, es wurden sogar leidenschaftliche Reden für den Bau einer solchen gehalten, aber etwas anderes war die Frage, welche Gegend dieses Segens teilhaftig werden sollte. Da alle drei Meinungen ungefähr gleich stark vertreten waren, geriet man schliesslich im Zusammenhang mit der in Eisenbahnfragen allgemein angewandten Taktik in eine solche Sackgasse, dass man in dieser Hinsicht gar keinen Beschluss fassen zu können glaubte, bevor die Angelegenheit noch einmal allseitig untersucht sei. Dafür sollte ein besonderes Komitee gegründet werden, das vollständig und unparteiisch die Frage klären sollte, welche Richtung für die Querbahn am geeignetsten wäre, und auch die übrigen, jetzt nicht verwirklichten Bahnbauprojekte zu erörtern hätte. Das Komitee sollte dann dem nächsten Landtag ein gedrucktes Gutachten als Verhandlungsgrundlage überlassen.

Als der Ständelandtag sein Programm erledigt hatte, war er anscheinend selbst schon die endlosen Eisenbahnstreitigkeiten überdrüssig geworden. Nun war jedenfalls beschlossen worden, die Bahnstrecken Joensuu—Nurmes, Kemi—Rovaniemi und Seinäjoki—Kristiina—Kaskinen zu bauen. Dass ein so umfangreiches Programm angenommen wurde, lag nach der Auffassung GRIPENBERGS einerseits an parteitaktischen Erwägungen und dem Streben nach Stimmenfang, andererseits aber auch daran, dass der Ständelandtag, dem die Zusammensetzung des kommenden Landtags und die dort möglicherweise zu Einfluss gelangenden Meinungen völlig unbekannt waren, die Entwicklung des Eisenbahnnetzes möglichst weit in die Zukunft hinein bestimmen wollte. GRIPENBERG sah die gefällte Entscheidung als glücklich an, weil dadurch das auf den Ständelandtag folgende Einkammerparlament in den richtunggebenden Anfangsjahren seiner Tätigkeit von zerfleischenden Eisenbahnstreitigkeiten verschont blieb.¹⁷

Der Kaiser wünschte vor seiner endgültigen Entscheidung ein Gutachten des Senats.¹⁸ Dieser unterstützte in jeder Hinsicht das Gesuch des Ständelandtags und bat zugleich um die baldmöglichste Gründung des von diesem vorgeschla-

¹⁷ GRIPENBERG, a.a.O. S. 175.

¹⁸ VSV 167/1906.

genen Komitees, damit die geplanten Untersuchungen bis zum Zusammentritt des Landtags von 1907 fertig würden.¹⁹ Generalgouverneur Gerard hatte natürlich keine Einwände gegen die Linie Joensuu—Nurmes, die in der allerhöchsten Vorlage enthalten gewesen war, aber für die Strecken Kemi—Rovaniemi und Seinäjoki—Kaskinen—Kristiina mussten gemäss der Verordnung vom 12./24. Februar 1900 der Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Kaiserreichs um ihre Meinung befragt werden. Gerard selbst sah auch für den Bau dieser Bahnlinien keine Hindernisse.²⁰ Nun wiederholte sich wieder die Situation des vorigen Jahres. Der Finanzminister Kokovtsov und der Verkehrsminister Schaufuss gaben dem Eisenbahnprogramm des Landtags ihren Segen. Der Kriegsminister Roediger dagegen überwies die Sache an den Generalstab, dessen Chef, General Palitzyn, somit den Standpunkt der Armee dem Ministerstaatssekretär Langhoff mitteilen musste.²¹

Der Generalstabschef stellte eingangs fest, dass der Kaiser schon 1899 (in dem Schreiben heisst es irrtümlich 1889) die Weisung erlassen habe, den Bau neuer Bahnen besonders in Nordfinnland zu vermeiden und hauptsächlich der Instandhaltung der vorhandenen Linien Beachtung zu schenken; dabei solle vor allem nach Vereinigung der Eisenbahnnetze Finnlands und des Kaiserreichs gestrebt werden, indem eine feste Brücke über die Neva gebaut werde. Diese allerhöchste Entscheidung biete immer noch die Richtlinien, nach denen das finnische Bahnnetz zu entwickeln sei. Wenn man damit das gemeinsame Programm des Senats und des Landtags vergleiche, bemerke man ganz wesentliche Unterschiede. Die Bahnlinien Kemi—Rovaniemi und Seinäjoki—Kaskinen—Kristiina könnten wirtschaftlich den örtlichen Interessen des Grenzlandes völlig entsprechen, aber trotzdem sei es vom Standpunkt der Interessen des Kaiserreichs am wichtigsten, eine Strecke Petersburg—Käkisalmi—Hiitola zu bauen, und diese müsse man an die erste Stelle setzen. Nach ihrer Fertigstellung könne man wohl seinerzeit auch die vom Senat vorgeschlagenen Linien bauen. Die Strecke Kemi—Rovaniemi entspreche jedoch nicht den Zwecken der Armee, und noch dazu solle sie am westlichen Ufer des Flusses Kemijoki verlaufen. Auch die in Mittelfinnland geplante Verbindungsbahn dürfe man nicht durch solche Linien ersetzen, die in andere Teile des Grossfürstentums führten. Ebensovienig dürfe man vergessen, dass Finnland einen Teil der Kosten für die in Petersburg geplante Verbindungsbahn zu zahlen habe. Deshalb sei es nicht zweckmässig zu erlauben, dass der Landtag die dazu erforderlichen Geldmittel

¹⁹ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 6. 9. 1906: VSV 167/1906.

²⁰ Gerard an Langhoff am 15./28. Oktober 1906; VSV 167/1906.

²¹ Palitzyn an Langhoff am 6. 11. 1906. VSV 167/1906.

für den Bau zweitrangiger Linien verwende.²² Aufgrund der von ihm dargelegten Gesichtspunkte gelangte Palitzyn zu der Feststellung, dass die Bahnbauarbeiten in Finnland in folgender Reihenfolge ausgeführt werden sollten: 1) die Verbindungsbahn zwischen dem finnischen und dem russischen Eisenbahnnetz, 2) die Linie Petersburg—Käkisalmi—Hiitola, 3) die vom Landtag vorgeschlagenen Strecken, darunter aber die Strecke Kemi—Rovaniemi als allerletzte und zwar auf dem östlichen Ufer des Kemijoki. Schliesslich betrachtete Palitzyn es als angebracht zu betonen, dass der Vorsitzende des Reichsverteidigungsrats, Grossfürst Nikolai Nikolajewiç, sich seiner Auffassung völlig anschliesse. Nach der Meinung des Grossfürsten müssten baldmöglichst die Bahnnetze Finnlands und des Kaiserreichs miteinander verbunden und die Linie nach Hiitola gebaut werden. Ausserdem sollte ein einheitlicher Plan für die zukünftige Weiterentwicklung des finnischen Eisenbahnnetzes aufgestellt werden, damit sie im Einklang mit den Interessen des Kaiserreichs geschehe, und der Plan müsse dann auch folgerichtig eingehalten werden.

Für die Finnen war die Stellungnahme des Generalstabs eine unangenehme Überraschung. In den Kreisen der Konstitutionalisten war man derartige Dinge noch nicht gewohnt. »In normalen Verhältnissen wären die Meinungen dieser Institution von keiner besonderen Bedeutung, aber nach diesem Kriege, der für Russland so unglücklich geendet hat, haben sie angefangen, sogar ihren eigenen Schatten zu fürchten, und sehen überall Feinde.«²³ Trotzdem hoffte der Ministerstaatssekretär, die Sache noch einer glücklichen Lösung zuführen zu können. Einen einflussreichen Interpreten fanden die Ansichten der Finnen in Leo Mechelin, der in einem Brief an Langhoff seinem Herzen Luft machte: »Es ist ja doch im höchsten Grade sonderbar, dass einige kurzsichtige Herren im Generalstab mit ihren phantastischen Ideen von strategischen Gesichtspunkten die für den finnischen Staat notwendigen Eisenbahnbauten verzögern können.« Anlässlich dieser »empörenden« Sachlage erkundigte sich Mechelin, ob Langhoff nicht die Akten vom Generalstab zurückfordern und die Frage direkt dem Kaiser vortragen könne, ohne die Zustimmung des Kriegsministeriums, da diese Behörde objektiv betrachtet nichts mit den finnischen Bahnbauten zu tun habe.²⁴ Hier war der alte Rechtskämpfer und Friedensfreund in seinem Ärger

²² Der Generalstabschef war sich nicht klar über eine kleine Einzelheit der Verwaltung des Grenzlandes, nämlich dass der Anteil Finnlands an den Kosten der Verbindungsbahn aus der Staatskasse entrichtet werden sollte, während das Eisenbahnbauprogramm des Landtags aus dem Verkehrsfonds finanziert wurde.

²³ Langhoff an Mechelin am 3. 12. 1906. Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 52.

²⁴ Mechelin an Langhoff am 5. 12. 1906. Langhoffs Briefsammlung, Aktendeckel XXVIII.

zu einer Meinung gelangt, deren Stichhaltigkeit auch vom rechtlichen Standpunkt gelinde gesagt zweifelhaft ist. Der Ministerstaatssekretär erhielt aus Finnland auch noch andere Nachrichten. Der Leiter der Verkehrsexpedition, Senator Gripenberg, sandte ihm eine umfangreiche Denkschrift, die vermutlich als Grundlage für die Vortragsnote gemeint war und in der er die wirtschaftliche Notwendigkeit der geplanten Strecken ausführlich begründete. Es sei unrecht, von dem armen Finnland zu verlangen, dass es mit seinen Eisenbahnbauten in erster Linie strategische Gesichtspunkte befriedige, um so mehr, als in Finnland keine militärischen Operationen grösseren Masstabs erwartet werden könnten.²⁵ Die Fertigstellung der Linie Savonlinna—Elisenvaara werde das ausgebildete Eisenbahnbaupersonal, das viele Hunderte von Menschen umfasste, arbeitslos machen, wenn sich nicht bald neue Arbeitsmöglichkeiten eröffneten.²⁶ Ein handgreiflicher Beweis für den Ernst der Lage waren die von arbeitslosen Eisenbahnbauarbeitern an Gerard und Langhoff gesandten Telegramme, die unverblümt von der Notlage ihrer von äusserstem Mangel und Hunger bedrohten Absender sprachen. Beide Herren wurden in den Telegrammen inständig gebeten, dafür zu sorgen, dass sich baldmöglichst neue Arbeitsplätze bieten möchten.²⁷ Generalgouverneur Gerard äusserte die Ansicht, dass ständige Arbeitslosigkeit sogar »höchst ernste und gefährliche Folgen« verursachen könne. Bei der Beurteilung der Lage ist ausser der humanitären Seite der Sache auch der allgemeinpolitische Hintergrund der Zeit in Betracht zu ziehen. Gegen Ende des Jahres 1906 befand sich das Kaiserreich immer noch in Gärung, und seit dem Aufruhr in Viapori waren erst wenige Wochen vergangen. Eine vielhundertköpfige, auf kleinem Areal zusammengedrückte Menge von Arbeitslosen bedeutete einen potentiellen Machtfaktor, dessen Vorhandensein in Finnland vom Standpunkt des gerade erst wiedererlangten äusseren Friedens der Gesellschaft keineswegs gleichgültig war. Für Gerard war es deshalb am vorteilhaftesten, wenn die Frage möglichst bald eliminiert werden konnte. Zweifellos verstand auch Langhoff die Sache so.

Der Ministerstaatssekretär antwortete dem Generalstabschef in einem als »sehr dringlich« vermerkten Brief vom 19. November/2. Dezember 1906.²⁸ Eine Berufung auf die im Jahr 1899 erlassene Verordnung des Herrschers war nach Langhoffs Meinung nicht am Platze, weil der Kaiser selbst schon diese Bestimmungen geändert habe, beispielsweise durch seine endgültige Geneh-

²⁵ Es sei hier beiläufig festgestellt, dass der finnische Senat also dem Generalstab des Kaiserreichs Russland ungeniert militärische Ratschläge gibt.

²⁶ Gripenbergs Denkschrift für Langhoff. Langhoffs Sammlung, Aktendeckel 79.

²⁷ KKK IV. Abteilung 13^{3r}/1905, VSV 167/1906.

²⁸ VSV 167/1906.

migung des Baus der Bahnstrecke nach Tornio. Auch die vom Kaiser bereits genehmigte allerhöchste Vorlage für den Landtag von 1905—06 stehe im Widerspruch zu der von Palitzyn empfohlenen Reihenfolge der Bauarbeiten. Zugleich betonte Langhoff nachdrücklich die verhängnisvollen Folgen, die sich aus einer Unterbrechung der Bahnbauarbeiten ergäben, indem die Weiterentwicklung des Wirtschaftslebens lahmgelegt würde und Arbeitslosigkeit einträte. Besonders der letztgenannte Umstand habe bei den führenden Beamten des Landes schon ernste Besorgnis erregt. Die Vorschläge Palitzyns beruhten grossenteils auf irrtümlichen Prämissen. Der Bau der Verbindungsbahn in Petersburg hänge gar nicht von den finnischen Behörden ab, deren Aufgabe nur in der Leistung einer bestimmten Unterstützungszahlung bestehe. Diese Zahlung werde die Finanzierung der übrigen Eisenbahnbauten in keiner Weise erschweren, weil das Wachstum des Bahnnetzes auch eine Zunahme des Ertrages bedeute. Die Linie Petersburg—Käkisalmi—Hiitola könne lediglich in dem Fall gebaut werden, dass darüber eine allerhöchste Vorlage dem Landtag zugehe und dieser sie annehme. Aber vor Ausarbeitung der Vorlage müssten Untersuchungen über die Produktivität der Strecke, die technischen Einzelheiten usw. angestellt werden, so dass, wenn diese Linie an die erste Stelle gesetzt werde, für lange Zeit alle Eisenbahnbauten in Finnland unterbrochen würden, »was natürlich völlig im Widerspruch zu der dem Landtag zugegangenen Allerhöchsten Vorlage stände«. Die vom Ständelandtag angenommenen Bahnlagen Kemi—Rovaniemi und Seinäjoki—Kaskinen—Kristiina werde man nicht anstatt der Linie Suolahti—Suonenjoki bauen, sondern der Landtag habe ausdrücklich um die Erlaubnis nachgesucht, eine endgültige Untersuchung vorzunehmen, um die vorteilhafteste Richtung für eine Verbindungsbahn zwischen den Bahnstrecken von Karelrien, Savo und Ostbottnen festzustellen. Eine solche von Savonlinna ausgehende Linie sei für die Armee sogar wesentlich vorteilhafter als eine Strecke Suolahti — Suonenjoki. Die nach Rovaniemi führende Bahn, deren Bau sich der Generalstab ganz besonders widersetzt habe, werde von »ungeheurer« Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Nordfinnlands sein, für die sie eine unbedingt notwendige Voraussetzung sei. Man beabsichtige diese Strecke auf dem westlichen Ufer des Kemijoki deshalb zu bauen, weil dort das Gelände günstiger und die Besiedlung dichter sei als auf dem entgegengesetzten Ufer. Rovaniemi, das Zentrum Nordfinnlands, liege ebenfalls auf dem westlichen Ufer des Flusses. Wenn die Linie auf dem östlichen Ufer verlief, wäre man gezwungen, in Rovaniemi eine Brücke über den Fluss zu bauen, was die Kosten um wenigstens 1,5 Millionen Mark erhöhen würde. Diese Änderung würde einen ganz neuen Landtagsbeschluss erfordern und somit einen Aufschub des Unternehmens um mindestens ein Jahr bedeuten. Aus den

obenerwähnten Gründen sei dies nicht möglich. Zu der strategischen Seite der Sache bemerkte General Langhoff, dass die Gegend zwischen den Flusstälern des Tornionjoki und des Kemijoki ausserordentlich schwer passierbares Gelände sei. Eine Ausnahme mache nur das Mündungsgebiet der beiden Flüsse, aber dort gebe es schon jetzt eine Eisenbahn, die bis zur schwedischen Grenze reiche.

Palitzyn antwortete darauf nach fünf Tagen in recht versöhnlichem Ton. Er wolle nicht die von Langhoff dargelegten wirtschaftlichen Gesichtspunkte abwägen, sondern gebe zu, dass der Ministerstaatssekretär von Finnland darüber besser Bescheid wisse. Dessen ungeachtet halte er es für seine Pflicht mitzuteilen, dass der Bau der Bahnstrecke Kemi—Rovaniemi vom militärischen Standpunkt nicht nur unzeitgemäss sei, sondern auch im höchsten Grade unerwünscht. »Ich halte es nicht für möglich, den Weg zu beschreiten, dass unser Bahnnetz parallel zu der Reichsgrenze gegen Schweden entwickelt wird.«²⁹ Die endgültige Entscheidung lag nun in den Händen des Kaisers.

Langhoffs Vortragsmemorial ist höchst geschickt abgefasst. Der Ministerstaatssekretär legt darin zuerst das Gesuch des Ständelandtags und die dazu von verschiedenen Seiten erstatteten Gutachten dar, worauf er betont, dass der Generalstabschef General Palitzyn über die wirtschaftliche Seite der Sache völlig einer Meinung mit ihm sei. Hingegen würde das von Palitzyn aus strategischen Gründen empfohlene Eisenbahnbauprogramm zu den obenerwähnten wirtschaftlichen Misständen führen und ausserdem im Widerspruch zu der allerhöchsten Vorlage stehen, die der Kaiser selbst in den Jahren 1905—06 dem Landtag habe zugehen lassen. Somit betrachte Langhoff den Vorschlag des Ständelandtags als völlig richtig und begründet, andererseits aber müsse man auch die Meinung des Generalstabschefs berücksichtigen. Der Bau einer Linie Petersburg—Jyväskylä müsse in Erwägung gezogen werden. Am wichtigsten sei dabei die Strecke Savonlinna—Jyväskylä, weil nach ihrer Fertigstellung Petersburg und Jyväskylä schon über Viipuri miteinander verbunden sein würden, während man diesen Kontakt noch nicht erreiche, wenn anfangs nur die Strecke Petersburg—Hiitola gebaut werde. Auch wirtschaftlich wäre die Strecke Savonlinna—Jyväskylä von grosser Bedeutung, wie auch der Ständelandtag festgestellt habe. So befürwortete Langhoff die Genehmigung des vom Landtag gemachten Vorschlags in unveränderter Form, jedoch so, dass den Richtungen, für die Untersuchungen vorzunehmen seien, die Richtung Petersburg—Käkisalmi—Hiitola (oder als Alternative Valkeasaari—Käkisalmi—Hiitola) hinzugefügt werde. Die Angaben über die Verwirklichungsmöglichkeiten dieser Linie sowie über ihre wirtschaftliche und strategische Bedeutung sollten

²⁹ Ibidem.

seinerzeit zusammen mit den Untersuchungsergebnissen für die übrigen Richtungen dem Landtag vorgelegt werden.³⁰ Damit war der Eisenbahnplan Petersburg—Raasuli—Hiitola, der später so wichtig werden sollte, seiner Verwirklichung wieder einen Schritt nähergekommen. Er war also gewissermassen das »Opfer«, das Finnland für das Eisenbahnbauprogramm des Ständelandtags bringen musste.

Der Vortrag am 28. November/11. Dezember 1906 gestaltete sich lang und schwierig, denn Nikolai II. liess sich von Langhoff noch mündlich die finnischen Bahnbauten in aller Gründlichkeit erklären. Langhoff konzentrierte sich besonders darauf, mit Hilfe einer Karte, die er von Gripenberg erhalten hatte, die Bedeutung darzulegen, die eine nach Rovaniemi führende Linie für das Wirtschaftsleben Nordfinlands haben würde. Wie gewöhnlich war der Zar auch jetzt am Ende derselben Meinung wie der Vortragende und genehmigte Langhoffs Vorschlag ohne Änderungen. Dieses Ergebnis bedeutete für den Ministerstaatssekretär unzweifelhaft einen beachtenswerten Sieg. »Es freut mich ungeheuer, dass ich diese Sache habe durchsetzen können; die Möglichkeiten des Gelingens waren nicht gross, da sowohl Grossfürst Nikolai Nikolajewiĉ als auch der Generalstabschef gegen mich standen.«³¹ Als Langhoff die Entscheidung Palitzyn zur Kenntnis brachte, erklärte er — sein Gefühl des Triumphes kaum verhehlend —, dass der Kaiser diesmal die wirtschaftlichen Gesichtspunkte mehr berücksichtigt habe als die strategischen und den Standpunkt der Finnen völlig gutgeheissen habe. Der Ministerstaatssekretär vergass jedoch nicht zu erwähnen, dass in der Verordnung des Herrschers auch ein Punkt enthalten war, der die Untersuchungen für die Strecke Petersburg—Hiitola betraf.³²

Nachdem der Senat auf normalem Wege von der Entscheidung des Kaisers in Kenntnis gesetzt worden war, beauftragte er am 17. 1. 1907 ein Komitee mit der Planung der durch Mittelfinnland führenden Verbindungsbahn; zum Vorsitzenden des Komitees wurde Senator August Ramsay berufen.³³ Die Wege- und Wasserbauverwaltung dagegen erhielt Weisung, die Pläne für eine Eisenbahn auszuarbeiten, die von irgendeinem Ort an der Hauptbahn Petersburg—Viipuri, aber in finnischem Staatsgebiet ausgehend nach Käikisalmi und von dort weiter zur karelischen Bahn führen sollte.³⁴

³⁰ Ibidem.

³¹ Langhoff an Gripenberg (Minnesanteckningar S. 611); Langhoff an Mechelin am 23. 12. 1906, Mechelins Briefsammlung, Aktendeckel 52.

³² Langhoff an Palitzyn am 1./14. Dezember 1906. VSV 167/1906.

³³ KD 506/57 1906. Über die Tätigkeit des Komitees genauer s. CASTRÉN, a. a. O. S. 113—114.

³⁴ Prot. des Ökonomedepartements des Senats vom 17. 1. 1907.

Das Gesuch des Ständelandtags war nun bewilligt, aber die Bauarbeiten auf allen drei Strecken gleichzeitig anzufangen erwies sich als technisch und wirtschaftlich unvorteilhaft.³⁵ Auf Initiative des Verkehrsministers Gripenberg schlug der Senat in einem Entwurf für das Parlament des Jahres 1907 vor, das Programm in der Weise zu ändern, dass anfangs der südliche Teil der Linie Joensuu—Nurmes und die Strecke Kemi—Rovaniemi in Angriff genommen würden, die bis zum Ende des Jahres 1909 fertig werden sollten. Mit Hilfe der dann freiwerdenden Arbeitskräfte solle man danach die Linie von Seinäjoki zu bauen beginnen. Der Antrag wurde angenommen, und die Bauarbeiten wurden in dieser Reihenfolge in Angriff genommen.³⁶ Als die Frist sich ihrem Ende näherte, sandte der Senat am 26. 11. 1908 den endgültigen Plan für die Seinäjoki-Bahn mit dazugehörigem Kostenvoranschlag an den Herrscher zur Prüfung, damit man gleich beim Freiwerden von Arbeitskräften von anderen Linien mit den Arbeiten auf dieser Strecke beginnen könnte.³⁷ Generalgouverneur Boeckmann hatte nichts gegen den Vorschlag des Senats einzuwenden, wenn nur dafür gesorgt wurde, dass die neue Bahn in einen Zustand versetzt wurde, wie ihn der ungehinderte Verkehr von rollendem Material des Kaiserreichs erforderte. Zugleich teilte Boeckmann mit, dass er Kopien von den Akten schon direkt an den Ministerrat geschickt habe.³⁸

Stolypin erkundigte sich nun zuerst nach der Meinung einiger Regierungsmitglieder über die Angelegenheit. Der Kriegsminister Roediger widersetzte sich dem Bahnplan selbst nicht — diesen hatte ja ausserdem der Kaiser im Jahr 1906 schon genehmigt —, aber er machte doch auf die Linie Petersburg — Vaasa aufmerksam, für die in demselben Zusammenhang Untersuchungen angeordnet worden waren, und erklärte ihren Bau für ausserordentlich wichtig.³⁹ Als im Frühjahr 1909 ein Wechsel des Kriegsministers vorgenommen wurde, betrachtete Stolypin es als angebracht, auch den neuen Inhaber dieses Amtes, General Suchomlinov, um seine Ansicht zu befragen. Dieser teilte mit, dass er im Prinzip das Gutachten seines Vorgängers völlig gutheisse, fügte jedoch hinzu, dass die Entscheidung über die Strecke nach Seinäjoki mit der Frage der Brücke über

³⁵ GRIPENBERG, a.a.O. S. 175—177.

³⁶ UUNO TUOMINEN, *Autonomian ajan yksikamarinen eduskunta 1907—1916.* (Suomen kansandustuslaitoksen historia V.) Helsinki 1958, S. 354—355. KKK 8—20/1907 IV. Abteilung.

³⁷ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 26. 11. 1908, KKK IV. Abteilung 4—1/1909, VSV 35/1909.

³⁸ Boeckmann an Langhoff am 16./29. Januar 1909. VSV 35/1909.

³⁹ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 74/1909. Weder der Finanzminister Kokovtsov noch der Verkehrsminister Ruchlov hatten gegen den Senatsantrag etwas einzuwenden.

die Neva und mit derjenigen der Querbahn verbunden werden müsste. »Besonders notwendig ist es, vor allem nach Förderung der Entwicklung des finnischen Bahnnetzes in den an das eigentliche Russland grenzenden Gebieten zu streben, weil eine solche Sachlage am besten den Interessen der Reichsverteidigung entspricht.«⁴⁰ Auf dieser von dem Kriegsminister gegebenen Grundlage baute sich auch der Beschluss des Ministerrats vom 27. 7. 1909 auf.⁴¹ Die Bahn dürfe zwar gebaut werden, müsse aber dem Verkehr von rollendem Material aus dem Kaiserreich angepasst werden. Ausserdem dürften in Zukunft keine anderen Linien gebaut werden, bevor die Hauptstrecke Petersburg—Vaasa fertig sei. In dieser Form wurde das Gesuch des Senats auch vom Kaiser genehmigt, wovon die finnischen Behörden dann benachrichtigt wurden.⁴² So war das Eisenbahnbauprogramm des letzten Ständelandtags endgültig festgelegt. Zugleich begann sich der Plan einer Querbahn Petersburg—Vaasa immer stärker in den Vordergrund zu schieben. Der Einfluss Russlands auf die Eisenbahnpolitik Finnlands war im Erstarken begriffen. Wie auch auf allen anderen Gebieten war die »Periode der konstitutionellen Entwicklung« nun unwiederbringlich vorüber. Die Reaktion festigte ihre Stellungen in Russland, und gleichzeitig war die Spannung zwischen den europäischen Grossmächten immer noch im Steigen.

II

Der Umfang des vom letzten Ständelandtag angenommenen Eisenbahnprogramms hatte zur Folge, dass Eisenbahnfragen in den nächsten Jahren nach der Reform der Volksvertretung zwangsläufig eine zweitrangige Rolle spielten. Das erste Einkammerparlament fand gar nicht Zeit, alle 42 Initiativanträge zu verhandeln, die von Abgeordneten gestellt wurden. Im zweiten Landtag des Jahres 1908 wurden alle 35 Petitionsanträge ohne Verweisung an Ausschüsse abgelehnt.¹ Da die begonnenen Bahnbauarbeiten noch unvollendet waren, glaubte man keine wirtschaftlichen Möglichkeiten zu einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes zu haben. In diesen Jahren beschränkte man sich darauf, erforderlichenfalls zusätzliche Geldmittel für die Kosten schon beschlossener Bahnstrecken zu bewilligen.

⁴⁰ Suchomlinov an Stolypin am 7. 6. 1909. Ministerrat, *ibidem*.

⁴¹ Ministerrat, *ibidem*.

⁴² VSV 35/1909; KD 403/43 1909.

¹ TUOMINEN, a.a.O. S. 355.

Eine Wendung trat erst im zweiten Landtag des Jahres 1909 ein. Zu dieser Richtungsänderung trugen in beträchtlichem Mass politische Faktoren bei. Der politische Horizont verdüsterte sich wieder drohend. Hinsichtlich der Eisenbahnpolitik war noch in frischer Erinnerung die Zeit Bobrikovs, in der die Bautätigkeit stark abnahm und zeitweilig sogar beinahe zum Stillstand kam. Nun wollte man ein möglichst umfangreiches Eisenbahnprogramm durchsetzen, solange es noch anging.² Dieser Wunsch bestand ungeachtet dessen, dass der Senat in der von ihm vorgelegten allerhöchsten Vorlage über den Verkehrsfonds ausdrücklich feststellte, dass es einstweilen verfrüht sei, neue Eisenbahnanträge zu stellen.³ Offenbar hatte auch die mehrjährige Pause in den Beschlüssen über Bahnbauten bei dem Teil der Abgeordneten, der hauptsächlich örtliche Interessen vertrat, eine Stauung hervorgerufen, die allmählich nach Auswegen zu suchen begann.

Gegen diesen Hintergrund ist es sehr verständlich, dass in dem ebengenannten Landtag insgesamt 40 verschiedene Petitionsanträge gestellt wurden, die den Bau neuer Bahnen zum Ziel hatten. Lokale Gesichtspunkte spielten natürlich wieder eine zentrale Rolle.⁴ Dagegen lässt sich auch diesmal nicht beobachten, dass man die Beschlüsse in irgendeiner Weise von den strategischen Bestrebungen Russlands hätte beeinflussen lassen. Verbindungsbahnen in Mittelfinnland wurden allgemein als wirtschaftlich notwendig anerkannt. Trotz den Vorarbeiten, die das Ramsaysche Komitee geleistet hatte, war immer noch die alte Streitfrage übrig, wo und in welcher Reihenfolge diese Strecken gebaut werden sollten. Nach vielen Streitigkeiten, denen politische Taktik und örtliche Interessengesichtspunkte das Gepräge gaben, empfahl das Parlament die Ausführung folgender Bahnvorschlüge: Ylivieska—Iisalmi, Savonlinna—Pieksämäki, Lahti—Heinola, Turku—Uusikaupunki, Viipuri—Koivisto und Oulu—Vaala. Ausserdem musste eine ganze Menge anderer Bahnstreckenrichtungen untersucht werden, von denen hier nur die Linien Pieksämäki—Jyväskylä und Käkisalmi—karelische Bahn genannt seien, »weil der Nutzen, der mit der jetzt beschlossenen Strecke Savonlinna—Pieksämäki angestrebt wird, nur halb bleibt, wenn die Linie nicht bis zu der von Jyväskylä ausgehenden Bahn weitergeführt wird, so dass Ladogasee und Bottnischer Meerbusen durch eine einigermaßen gerade Eisenbahnlinie verbunden werden«. Man nahm an, dass eine nach Südosten gerichtete Hauptbahn die Getreideeinfuhr aus Russland über den Ladoga-

² GRIPENBERG, a.a.O. S. 179; CASTRÉN, a.a.O. S. 118.

³ Allerhöchste Vorlage Nr. 13 betreffend den Verkehrsfonds, dem zweiten Landtag des Jahres 1909 vorgelegt. Landtagsakten III.

⁴ Ibidem, Gutachten Nr. 7 Landtagsakten V; Prot. S. 399—403, 616—627, 660—732, 734—809, 1127—1137, 1140—1145.

see stark fördern werde. Nach Abschluss der Arbeiten sollte über diejenigen Linien, für die nun Untersuchungen angeordnet worden waren, dem Landtag eine allerhöchste Vorlage zugehen. Bei diesen umfangreichen Bahnbauplänen schwieg man aber natürlich ganz über den Plan für die Strecke Petersburg—Hiitola, die schon 1906 von russischer Seite zur Sprache gebracht worden war. Die Gesamtkosten für die Linien, deren Bau das Parlament beschlossen hatte, waren auf 50 Millionen Mark berechnet, eine Summe, die in Anbetracht des damaligen Geldwerts als ungeheuer gross anzusehen ist und schon an sich den Masstab des Gesamtplans ausdrückt.

Es scheint der amtlichen Eisenbahngeschichtsschreibung Schwierigkeiten bereitet zu haben, eine Erklärung dafür zu geben, warum der sonst so antirusische Landtag inbezug auf die mittelfinnischen Verbindungsbahnen zu einer Lösung gelangte, die den Interessen der Russen recht gut entsprach. »Es war angenehmer, Mittel sogar für solche Verbindungsbahnen zu opfern, von denen man hoffte, dass der Herrscher sie genehmigen werde, als für die nach Russland fliessenden Militärmillionen.«⁵ In diesem Satz hat man jedoch willkürlich zwei verschiedene Fragen miteinander verknüpft, die an und für sich nichts miteinander zu tun hatten, denn die Forderungen, dass »Militärmillionen« zu zahlen seien, hingen durchaus nicht von der Eisenbahnpolitik ab. Die zwangloseste Erklärung dürfte die sein, dass der durchschnittliche Volksvertreter zu jener Zeit recht unklare Begriffe von den strategischen Zielen der russischen militärischen Führung in Finnland hatte. Er betrachtete die Sache in erster Linie aus dem wirtschaftlichen oder aber aus einem beschränkten, örtlichen Gesichtswinkel. Wenn die gemäss diesen Gesichtspunkten ausgearbeiteten Pläne dann auch den militärischen Interessen der Russen entsprachen, war das den in die Dinge nicht eingeweihten Finnen verhältnismässig gleichgültig, solange ihnen selbst nicht geradezu Schaden daraus erwuchs. Dies war — nach allen uns bekannten Umständen zu schliessen — der Kern der damaligen Ansicht der Finnen.

Vor der Weiterleitung des vom Parlament gestellten Gesuchs wollte Generalgouverneur Seyn ein Gutachten des Senats darüber.⁶ Der von Markov ge-

⁵ CASTRÉN, a.a.O. S. 118.

⁶ Als Seyn das Gesuch des Landtags erhalten hatte, sandte er es zuerst mit einigen anderen Akten entsprechender Art zurück an den Senat, weil keine russische Übersetzung beigelegt war (Seyn an Markov, den Vizevorsitzenden des Ökonomiedepartements des Senats, am 9./22. Februar 1910, KKK IV. Abteilung 8 III¹⁴ 1909). Erst nach Eintreffen der Übersetzungen glaubte Seyn die Akten von neuem an den Senat schicken zu können, damit dieser ein amtliches Gutachten erstatte (Seyn an den Senat am 26. 5./8. 6. 1910, ibidem).

leitete Senat wies nun auf den Umfang des vom Landtag beantragten Programms und auf die dafür erforderlichen hohen Kosten hin, worauf er erklärte, dass die Mittel des Verkehrsfonds jährliche Eisenbahnbauten von etwa 50 km Länge gestatteten, was in Geld annähernd 6 Millionen Mark bedeute. Die Genehmigung des jetzigen Vorschlags des Landtags würde die Festlegung des Eisenbahnbauprogramms auf ein ganzes Jahrzehnt bedeuten. Das sei jedoch nicht sachgemäss, weil die Verhältnisse sich im Lauf einer so langen Zeit erheblich ändern könnten. Wenn man noch die im Gange befindlichen ausgedehnten Bahnbauarbeiten in Betracht ziehe, müsse in der Verwendung der Mittel des Verkehrsfonds wesentlich grössere Vorsicht beobachtet werden, als sie das Parlament jetzt bewiesen habe. Dass die Stellungnahme des Senats sachlich begründet war, lässt sich nicht leugnen. Aus genau denselben Gesichtspunkten hatte schon in der Landtagsverhandlung der Frage J. R. Danielson-Kalmari Warnungen ausgesprochen.⁷ Nun ging der Senat dazu über, die Reihenfolge der Wichtigkeit der vorgeschlagenen Linien abzuschätzen, und schlug vor — gemäss der Verfügung des Herrschers vom Jahr 1909 —, dass der Kaiser das untertänige Gesuch des Parlaments betreffend den Bau einer Bahn von Savonlinna nach Pieksämäki genehmigen möge. Mit den Arbeiten könne am Anfang des Jahres 1912 begonnen werden; bis zu diesem Zeitpunkt erwarte man die Fertigstellung der Strecke Joensuu—Nurmes. Aufgrund der von ihm dargelegten Begründungen äusserte der Senat die Ansicht, dass man die übrigen vom Landtag vorgeschlagenen Bahnbauten vorläufig nicht in Angriff nehmen könne, und bat um die Erlaubnis, auf sie später zu einem ihm geeignet scheinenden Zeitpunkt zurückkommen zu dürfen.⁸ Scyn schloss sich der Meinung des Senats vollständig an und fügte seinerseits nur hinzu, dass bei der Durchführung von Untersuchungen für neue Bahnlinien der Vorzug der Strecke Pieksämäki—Jyväskylä zu geben sei, weil sie einen Teil der Hauptbahn Petersburg—Vaasa bilde.⁹

Da die Angelegenheit von Bedeutung für das Gesamtreich war, musste sie nun vom Ministerrat verhandelt werden.¹⁰ Generalgouverneur Scyn, der in der Sitzung des Ministerrats anwesend war, fügte seiner früheren schriftlichen Äusserung noch mündlich hinzu, dass es seines Erachtens besonders nützlich sei, die Untersuchungen für den zunächst dem Petersburger Gouvernement liegenden Teil der geplanten Hauptbahn unverzüglich zu Ende zu führen; über diese Untersuchungen sei schon 1906 ein allerhöchster Befehl erlassen wor-

⁷ Landtagsprotokoll vom 4. 11. 1909 S. 786—787.

⁸ Prot. des Ökonomie-departements des Senats vom 20. 8. 1910, VSV 134/1912.

⁹ Scyn an Langhoff am 20. 10./2. 11. 1910; VSV 134/1912.

¹⁰ Protokoll des Ministerrats vom 16. 11. 1910; VSV 134/1912.

den. Derselben Meinung war auch der Ministerrat; ausserdem schloss er sich ganz der Auffassung des finnischen Senats und des Generalgouverneurs an, dass der Umfang des vom Parlament vorgeschlagenen Bahnbauprogramms zu gross sei und dessen Durchführung eine viel zu lange Zeit beanspruchen würde. Deshalb bedürfe der Plan sachverständiger und eingehender Prüfung vonseiten solcher Behörden, deren Interessen er auf die eine oder andere Weise berühre. Von diesen Behörden nannte der Ministerrat das Kriegs-, das Finanz-, das Verkehrs- sowie das Handels- und Industrieministerium des Kaiserreichs. Es bestehe kein Zweifel daran, dass die Gutachten dieser Behörden dem Ministerrat wertvolles Material zur allseitigen Klärung der Frage bieten könnten. Nach den von Staatssekretär Stolypin gegebenen Weisungen sollten die Ministerien besondere Beachtung dem Verhältnis zwischen dem finnischen Eisenbahnprogramm und der vorläufigen Verfügung vom 10. 6. 1902 über den Bau der Olonetzener Bahn schenken, desgleichen der Frage, die im Eisenbahndepartement des Verkehrsministeriums gerade erwogen werde, ob einem Privatunternehmer eine Konzession zu gewähren sei, eine Bahn von Petersburg an die Grenze des Regierungsbezirks Viipuri zu bauen, die den im Gouvernement Petersburg gelegenen Teil der Linie Petersburg—Hiitola bilden würde. Nach Stolypins Meinung war es offenbar nötig, die Konzessionsfrage einstweilen zu vertagen, bis die Gutachten der zuständigen Behörden über das finnische Eisenbahnprogramm eingetroffen seien, »mit um so mehr Grund, als nach der Fertigstellung der Olonetzener Bahn sowie der Verbindungsstrecke zwischen den Bahnnetzen Finnlands und des Kaiserreichs die Eisenbahnfragen Finnlands in neuem Licht erscheinen werden«. Ernsthafte Überlegung werde desgleichen die Frage erfordern, ob es überhaupt angebracht sei zu gestatten, dass die der Hauptstadt zunächst liegende Bahnlinie in private Hände komme, während der in finnischem Gebiet verlaufende Hauptteil der Hauptbahn Petersburg—Vaasa in Staatsbesitz bleibe.

Der Ministerrat hatte jedoch in dem Programm des finnischen Landtags auch verschiedene Teile bemerkt, deren Bedeutung er als schon völlig geklärt ansah und die in keiner Weise den Interessen des Kaiserreichs widersprachen. Die wichtigsten dieser Teile waren folgende: 1) der Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Pieksämäki nach Savonlinna, 2) die Durchführung endgültiger Untersuchungen für die Linie Pieksämäki—Jyväskylä sowie für die Strecke zwischen Hiitola und der Grenze des Petersburger Gouvernements. Diese Vorschläge könnten schon sofort im Wege der Gesetzgebung dem Kaiser zur Prüfung unterbreitet werden. Somit hatte der Ministerrat aus dem Mammutvorschlag des finnischen Parlaments die Punkte herausgeplückt, die zum Bau der Hauptlinie Petersburg—Vaasa gehörten, und ihnen den im Jahr 1906 zur

Sprache gebrachten Plan einer Strecke nach Hiitola hinzugefügt, während er die übrigen Teile des Gesuchs den Ministerien des Kaiserreichs zur Prüfung überwies.

Als Ministerstaatssekretär Langhoff am 30. 12. 1910/12. 1. 1911 dem Herrscher Vortrag hielt, bestätigte dieser den Beschluss des Ministerrats unverändert.¹¹ Die Vorbereitungen für den Bau der Eisenbahn Savonlinna—Pieksämäki mussten nun getroffen werden, ferner waren die Untersuchungen für die Linien Pieksämäki—Jyväskylä und Hiitola—Grenze des Gouvernements Petersburg vorzunehmen. Über die anderen mit dem Gesuch des Landtags zusammenhängenden Dinge sollte dem Senat später eine Mitteilung zugehen.¹² Der Senat beschloss in seiner Sitzung vom 20. Januar 1911, die Wege- und Wasserbauverwaltung von der kaiserlichen Entscheidung zu benachrichtigen, damit sie die sachdienlichen Massnahmen ergreife; ausserdem solle die Verordnung über den Bau der Strecke Savonlinna—Pieksämäki in der Finnischen Gesetz- und Verordnungssammlung veröffentlicht werden.¹³

Nachdem die Wege- und Wasserbauverwaltung die ihr aufgetragenen technischen Untersuchungen durchgeführt hatte, wurde dem Landtag des Jahres 1912 eine allerhöchste Vorlage über den Bau der Bahnlinie Pieksämäki—Jyväskylä zugeleitet. Bei der Verhandlung der Angelegenheit im Eisenbahnausschuss des Parlaments wurde zwar der Zweifel geäussert, ob der Landtag diese Vorlage annehmen könne, weil der Beschluss des Landtags von 1909 über den Bau der Linie Ylivieska—Iisalmi immer noch nicht ausgeführt war. Da jedoch das Parlament selbst um den Bau der Strecke Pieksämäki—Jyväskylä nachgesucht und in demselben Zusammenhang ausdrücklich festgestellt hatte, dass der Nutzen, den die Linie Savonlinna—Pieksämäki bringe, nur halb bleibe, wenn diese Linie nicht nach Jyväskylä weitergeführt werde, war der Ausschuss der Ansicht, dass der frühere Beschluss des Landtags ihn dazu verpflichtete, den Antrag der Regierung anzunehmen. Auf denselben Standpunkt stellte sich auch die Mehrheit des Parlaments, indem sie beschloss, die allerhöchste Vorlage anzunehmen und die unverzügliche Inangriffnahme der Bauarbeiten auf der Strecke Pieksämäki—Jyväskylä zusammen mit denen auf der Linie Savonlinna—Pieksämäki anzuordnen. Der Herrscher bestätigte den Beschluss im darauffolgenden Herbst.¹⁴ So war die Frage der mittelfinnischen Verbindungsbahn

¹¹ VSV 134/1912.

¹² KKK IV. Abteilung 8 III¹⁴/1909.

¹³ Prot. des Ökonomedepartements des Senats vom 20. 1. 1911; Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 2/1911.

¹⁴ Landtagsprotokoll vom 26. 4. 1912 S. 316—331; Regierungsvorlage Nr. 3 Landtagsakten I; KKK II. Abteilung 4—8/1911; KKK II. Abteilung 8—5/1912; KKK II. Abteilung 8—15/1913; KKK II. Abteilung 8—3/1914; VSV 83/1914; Ministerrat, Verzeichnis 18, Akten 319—320/1912.

in positiver Weise gelöst. Wesentlich schwieriger gestaltete sich dagegen das Problem des dem Kaiserreich zunächst liegenden Teiles der Hauptstrecke Petersburg—Vaasa.

III

Am 28. 11./11. 12. 1906 hatte der Kaiser die Weisung erteilt, dass Untersuchungen für den Bau einer Bahnstrecke Petersburg—Käkisalmi—Hiitola (oder als Alternative Valkeasaari—Käkisalmi—Hiitola) durchgeführt würden und zugleich ein Kostenvoranschlag für diese Arbeiten aufgestellt werde. Diesen Auftrag hatte der Senat der Wege- und Wasserbauverwaltung gegeben, die dann in ihrer vom 9. Mai 1908 datierten Antwort vorschlug, die betreffende Bahn von Terijoki über Kiviniemi und Käkisalmi nach Ojajärvi (an die karelische Bahn) zu führen. Die Kosten berechnete sie auf insgesamt etwa 18 Millionen Mark. Beim Senat war diese unpopuläre Angelegenheit jedoch aus verständlichen Gründen liegengeblieben. Erst im Sommer 1910, als der Senat unter dem Vorsitz von Markov stand, wurde sie im Zusammenhang mit dem grossen Eisenbahngesuch des Landtags zur Verhandlung vorgenommen.¹ Dabei wurde der Vorschlag der Wege- und Wasserbauverwaltung für missglückt erklärt. »Vom Standpunkt der strategischen Sicherheit ist es wichtig, dass die Linie eine selbständige Richtung von Petersburg aus oder richtiger gesagt von der im Bau befindlichen Verbindungsbahn aus hat. Aus demselben Grunde wäre auch wünschenswert, dass die erwähnte Linie nicht zu nahe der finnischen Küstenbahn verlief.« Im Hinblick auf die Herbeiführung einer möglichst direkten Verbindung zwischen Petersburg und Elisenvaara müsse die vorgeschlagene Linie als recht unbefriedigend angesehen werden, da ihre Gesamtlänge 228 km betrage, was nur eine Verkürzung von 14 km gegenüber der schon vorhandenen Eisenbahnverbindung Petersburg—Elisenvaara über Viipuri wäre. Die direkte Strecke Petersburg—Kiviniemi—Hiitola—Elisenvaara wäre dagegen nur 195 km lang und würde somit die derzeitige Verbindung zwischen Petersburg und Elisenvaara um 47 km verkürzen. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Seite des Planes sei festzustellen, dass auf dieser Strecke zwar auch Verkehr nach einigen Villengebieten vorkommen würde, ihre Hauptaufgabe aber jedenfalls darin bestände, dem Durchgangsverkehr zu dienen. Sobald die Hauptlinie Petersburg—Vaasa fertig werde, würden etwa 58 % des finnischen Bahnnetzes ihre nach Petersburg bestimmten Transporte über diese Linie leiten. Alle denkbaren strategischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte sprächen dafür, dass die in

¹ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 22. 7. 1910; Schreiben an den Generalgouverneur vom 5. 8. 1910; KKK II. Abteilung 4—4/1910. Kartenbeilage 3.

Rede stehende Bahn möglichst kurz gebaut werde. Somit solle aus Petersburg eine direkte Bahnlinie nach Kiviniemi, der einzigen möglichen Übergangsstelle über den Fluss Vuoksi, geführt werden. In demselben Zusammenhang schnitt Graf Berg, der Leiter des Verkehrswesens, die Frage an, ob die Strecke nicht vielleicht unter Übergehung von Käkisalmi unmittelbar von Kiviniemi über Räisälä nach Hiitola gebaut werden sollte, was ihre Gesamtlänge noch um 11 km verkürzen würde. Andererseits wäre die unbedeutende, nur 2000 Einwohner zählende Stadt Käkisalmi auch in dem Falle, dass die Bahn dorthin gebaut würde, ziemlich bedeutungslos für den Handel, weil der Güterverkehr von Elisenvaara zum Ladogasee und umgekehrt über den wesentlich näher gelegenen Hafen von Jaakkima gehen würde. Im Winter, wenn der Ladogasee zufriere, verliere Käkisalmi sogar alle Bedeutung. Wenn es sich jedoch in Zukunft als notwendig erweisen sollte, Käkisalmi mit dem Eisenbahnnetz zu verbinden, wäre es vorteilhafter, dorthin eine etwa 20 km lange Zweigbahn zu bauen, als alle Transitgüter einen unnützen Umweg von 11 km über diese Stadt machen zu lassen. Eine direkte Linie von Kiviniemi nach Hiitola würde ausserdem durch die wohlhabenden und dichtbesiedelten Landgemeinden Räisälä und Kaukola gehen, während eine über Käkisalmi geführte Strecke ausserhalb dieser Stadt recht arme und dünnbesiedelte Gegenden berühren würde.

Aufgrund dieser von ihm dargelegten Argumente befürwortete der Senat die kürzere Alternative, ohne die Sache jedoch in diesem Stadium noch endgültig entscheiden zu wollen. Er verwarf den von der Wege- und Wasserbauverwaltung ausgearbeiteten Plan einer Linie Terijoki—Käkisalmi—Ojajärvi und beauftragte diese Behörde, eine genaue Untersuchung für die beiden Alternativlinien Raasuli—Käkisalmi—Hiitola und Raasuli—Räisälä—Hiitola vorzunehmen. Die Untersuchungen sollten während des laufenden Jahres durchgeführt werden, wonach der Senat die Angelegenheit von neuem erwägen wollte. »Da diese Linie ausserhalb des vom Landtag angenommenen Eisenbahnbauprogramms liegt, ist es nicht unmöglich, dass das Parlament die Bewilligung von Mitteln aus dem Verkehrsfonds für ihren Bau verweigern wird. In einer solchen Lage wäre es notwendig, entweder die Kosten, die diese strategische Bahn beansprucht, von der Staatskasse bestreiten zu lassen oder aber die ganze Arbeit einem Privatunternehmer zu überlassen, in welchem Falle Staatsmittel gar nicht benötigt würden.« Der Senat hatte denn auch Nachrichten erhalten, laut denen u. a. mit einem Ingenieur Höffding Verhandlungen geführt worden waren, um ihm die Konzession für den Bau der Bahn von Petersburg nach Raasuli zu gewähren. Es bestand die Absicht, die Linie von Raasuli nach Antrea und von da nach Imatra weiterzuführen. Die Frage sollte demnächst von den zuständigen Organen des Kaiserreichs entschieden werden. Nun war es jedoch offensichtlich,

dass dieser Plan teilweise mit demjenigen für eine Bahn Petersburg—Hiitola zusammenfiel. Deshalb war es nach der Ansicht des Senats ä u s s e r s t w i c h t i g, dass vor der Gewährung einer Konzession an Höffding und die von ihm vertretenen Personen diese verpflichtet würden, auf ihrer Bahn den aus Karelien kommenden Zügen das Durchfahrtsrecht zu geben und überhaupt alle von der Regierung für den Verbindungsverkehr erlassenen Vorschriften zu befolgen. Auf die grosse Bedeutung der Sache verweisend, stellte der Senat das untertänige Gesuch, dass der Generalgouverneur die ebengenannten Gesichtspunkte dem Kriegs-, Finanz- und Verkehrsminister des Reichs zur Kenntnis bringe, damit sie deren Tragweite abwägen und sie möglicherweise in den Verhandlungen über Ingenieur Höffdings Konzessionsgesuch berücksichtigen könnten.

Gemäss dem Wunsch des Senats teilte Seyn am 18. 9. 1910 den zuständigen Ministerien die Sache mit.² »Meinerseits bin ich der Ansicht, dass der Vorschlag des Senats alle Beachtung verdient, und meine, dass der möglichst schnelle Bau der genannten Hauptstrecke und vor allem ihres Hauptteils zwischen Petersburg und Hiitola sowohl vom wirtschaftlichen Standpunkt als auch im Hinblick auf die kulturelle Annäherung Ladoga-Kareliens an Petersburg höchst wünschenswert ist.« Ferner war es nach Seyns Auffassung wichtig, dass der Leiter der Verkehrsexpedition des finnischen Senats, Graf Berg, zum Mitglied des Komitees berufen werde, das über die Konzessionsgewährung an Ingenieur Höffding beriet. Einen Monat später konnte das Finanzministerium dem Generalgouverneur denn auch mitteilen, dass sein Gesuch in dieser letztgenannten Hinsicht genehmigt worden war. Als Seyn den Verkehrssenator von diesem Beschluss des Finanzministeriums unterrichtete, forderte er ihn höchst nachdrücklich auf, das Komitee in jeder Beziehung von den Gesichtspunkten in Kenntnis zu setzen, die der Senat am 5. 8. 1910 dargelegt hatte.³

Das für die erwähnten Untersuchungen eingesetzte Komitee trat am 26. 10. 1910 zusammen. Als Vorsitzender fungierte der Chef des Eisenbahndepartements des Verkehrsministeriums, Wirklicher Staatsrat N. E. Giatsintov, und die Mitglieder setzten sich aus Beamten verschiedener Ministerien zusammen. Anwesend waren dazu noch der Leiter der Verkehrsexpedition des finnischen Senats und Vertreter der Petersburger Stadtverwaltung. Zu Beginn der Sitzung wurde das Gesuch des Zivilingenieurs Höffding und des Bergingenieurs Norpe vorgelegt, eine private elektrische Eisenbahn von Petersburg nach Antrea und weiter zum Wasserfall Imatra bauen zu dürfen. Ziel des Unternehmens

² KKK II. Abteilung 4—4/1910.

³ Seyn an Berg am 25. 10./5. 11. 1910. Ibidem.

war es, erstens dem Touristenverkehr zu dienen und zweitens die elektrische Energie des Imatra für Petersburg nutzbar zu machen. Das Komitee stellte gleich am Anfang fest, dass es eine Entscheidung nur für den im Gouvernement Petersburg vorgesehenen Teil der Bahn fällen könne, weil die Entscheidungsgewalt über die im Gebiet des Grossfürstentums befindlichen Strecken dem finnischen Senat zustehe. Nach dem Plan der Antragsteller sollte die Bahnlinie vom Nordufer der Neva ausgehen, von der Verbindungsbahn, die zwischen den Eisenbahnnetzen Finnlands und Russlands im Bau war. Die Grenze des Grossfürstentums sollte sie in der Gegend von Raasuli überschreiten. Die Gesamtlänge der Strecke im Gebiet des Kaiserreichs war auf 56 Werst berechnet, und die Kosten hatte man auf 6.628.000 Rubel veranschlagt. Die Gesellschaft beabsichtigte sich durch Verträge mit den die Wasserkraft des Vuoksi besitzenden Gesellschaften eine genügende Menge an elektrischer Energie zu sichern. Ausserdem wollte sie sich verpflichten, eine Generatorstation zu bauen und die zur Übertragung der elektrischen Kraft erforderlichen Kabel von den Wasserfällen des Vuoksi bis nach Petersburg zu legen. Die Bauzeit sollte drei Jahre betragen. Nach Ablauf von 25 Jahren seit der Fertigstellung der Bahn sollte der Staat das Recht haben, sie unter Bedingungen, die im Konzessionsvertrag genauer festzulegen wären, anzukaufen. Die Spurweite sollte die gleiche sein wie bei den russischen Staatseisenbahnen, und auch von Dampfkraft getriebene Züge sollten die Linie ungehindert befahren können.

Nachdem sich das Komitee mit dem Gutachten vertraut gemacht hatte, das der finnische Senat zu der Angelegenheit abgegeben hatte, erteilte der Vorsitzende dem Grafen Berg das Wort, der energisch den Standpunkt des Senats und des Generalgouverneurs verteidigte, indem er mit den oben dargelegten Begründungen zu beweisen suchte, dass eine Konzessionsgewährung in dieser Phase verfrüht sei. Seine Majestät d e r K a i s e r habe selbst auf die erstrangige Bedeutung der Hauptstrecke Petersburg—Vaasa aufmerksam gemacht. Die im Gebiet des Kaiserreichs verlaufende Strecke sei unbedingt nur als Teil der Linie Petersburg—Hiitola zu betrachten, deren mögliche Richtungsvariationen noch nicht endgültig untersucht seien. Für den erstgenannten Teil eine Konzession zu gewähren sei mit um so mehr Grund verfrüht, als ein vollständiger Plan für eine Bahnlinie zwischen der finnischen Grenze und Hiitola spätestens Anfang des Jahres 1911 fertiggestellt werde. Die Gewährung einer Konzession für die wirtschaftlich vorteilhaftere Petersburger Strecke könne die entsprechende, zu ebenso günstigen Bedingungen durchzuführende Finanzierung der weniger ertragreichen Strecke in Finnland erschweren. Graf Berg zweifelte auch an den wirtschaftlichen Ressourcen der betreffenden Unternehmer, die für ein so grosses Vorhaben unzureichend sein könnten. Die elektrische

Station, die Herr Höffding in Linnankoski oberhalb von Imatra besitze, sei zu klein und werde die nötige Menge von elektrischer Energie nicht entwickeln können. Schliesslich betonte Graf Berg, dass wenn der Staat oder irgendein Privatunternehmer die Strecke Hiitola—Raasuli bauen würde, in jedem Fall Ingenieur Höffding dazu verpflichtet werden müsse, auf seiner Bahn den zwischen Petersburg und Karelrien verkehrenden Zügen eine direkte Verbindung zu gewährleisten und überhaupt sich allen Anordnungen der Regierung zu fügen, die derartigen Verkehr betreffen.

Zu dieser Äusserung des finnischen Verkehrssenators bemerkte der Wirkliche Staatsrat Giatsintov, das Komitee sei keineswegs die Instanz, die die Konzessionsfrage endgültig entscheide, sondern lediglich ein beratendes Organ, dessen Hauptaufgabe in der allseitigen Prüfung der ausgearbeiteten Eisenbahnpläne sowohl vom finanziellen als auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt bestehe. Die definitive Entscheidung werde der Ministerrat fällen. Die Ergebnisse der Arbeit des Komitees würden jedoch auch dem finnischen Senat Material bieten, wenn er sich mit Fragen der Hauptlinie Petersburg — Vaasa befasse. Die vom Senat erwähnte Strecke Raasuli — Hiitola werde in keiner Weise die Richtung der in russischem Gebiet befindlichen Bahn des Herrn Höffding beeinflussen, sondern nur die wirtschaftlichen Resultate des Verkehrs auf dieser verbessern. Das Komitee schloss sich dieser Äusserung seines Vorsitzenden an und erklärte — im Gegensatz zu der Meinung von Graf Berg —, dass es die Verhandlung der Angelegenheit fortsetzen könne. Nachdem es die Stichhaltigkeit des Kostenvoranschlags festgestellt und die geplante Richtung der Strecke gutgeheissen hatte, befand es für gut, die vom finnischen Senat empfohlene Bestimmung über die Anpassung der Bahn an den Durchgangsverkehr in den Konzessionsvorschlag aufzunehmen. In demselben Zusammenhang wurde nachdrücklich hervorgehoben, dass die Linie in einen solchen Zustand versetzt werden müsse, dass auf ihr auch von Dampfkraft getriebene Lokomotiven sowie das übrige rollende Material der Eisenbahnen des Kaiserreichs und Finnlands ungehindert fahren könne. Von diesen für die Reichsverteidigung wichtigen technischen Einzelheiten gab Generalleutnant Eichholz, der in dem Komitee das Kriegsministerium vertrat, noch ein besonderes Verzeichnis, das u. a. den Oberbau der Bahnstrecken, die Bahnsteige, die Wasserentnahmestellen der Lokomotiven usw. enthielt. Das Komitee schlug vor, dass auch diese Dinge im endgültigen Vertrag berücksichtigt würden. Besonders der Vertreter des Handels- und Industrieministeriums, Geheimrat Varzar, sprach für die Gewährung der Konzession. Seines Erachtens war das Unternehmen im Hinblick auf die Zufuhr elektrischer Energie nach Petersburg dermassen wichtig, dass er es für angebracht hielt, »seine kategorische Meinung

für die Gewährung möglichst leicht erfüllbarer Konzessionsbedingungen an die Gesellschaft zu äussern».

In seinem Schlussgutachten stellte das Komitee fest, dass die in Rede stehende Linie trotz dem zu erwartenden beträchtlichen Verkehr nach Villengegenden an erster Stelle als Durchgangsverkehrsweg von Bedeutung sein werde, weil nach der Fertigstellung der Hauptbahn Petersburg — Vaasa der ganze nach Petersburg gehende Güterverkehr Nordfinlands diesen Weg nehmen werde. Daneben werde die Strecke eine höchst wichtige strategische Funktion haben, indem sie einen direkten und gesicherten Verbindungsweg von Petersburg zur karelischen Bahn bilden werde. Im Hinblick auf diesen Umstand hätten die Herren Höffding und Norpe ihre Bereitschaft mitgeteilt, den in finnisches Gebiet fallenden Teil der Linie statt nach Antrea nach Hiitola bauen zu lassen, wenn das verlangt würde. Ihr Plan wirke in seiner Gesamtheit wirtschaftlich gut begründet und erfordere andererseits keine Unterstützung oder Bürgschaftsverpflichtung vonseiten des Staates. Im Gegenteil werde sich dem Staat nach 25 Jahren die Gelegenheit bieten, seinem Eisenbahnnetz eine fertige, wirtschaftlich und strategisch wichtige Linie einzuverleiben. Aus allen diesen Gründen glaubte das Komitee, die Gewährung der Konzession unter den obigen Bedingungen an die von Höffding und Norpe vertretene Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Petersburg bis zur Grenze des Regierungsbezirks Viipuri empfehlen zu können. Gegen den Beschluss des Komitees protestierte Senator Graf Berg, der zwar einer Meinung mit den übrigen Mitgliedern über die Notwendigkeit des Baus der Bahnstrecke war, aber die Gewährung der Konzession nicht empfehlen wollte, bevor die Frage des Bahnbaus von der Grenze bis Hiitola endgültig entschieden sei.⁴ Somit hatten Berg und sein Vorgesetzter Seyn den ersten Kampf verloren. Es dürfte ihre Absicht gewesen sein, die Entscheidung des Problems zu verzögern, bis der Plan, eine **S t a a t s e i s e n b a h n** Hiitola — Raasuli zu bauen, sich geklärt hätte. Danach wäre es begründeter gewesen zu fordern, dass auch die im Gouvernement Petersburg verlaufende Strecke aus Staatsmitteln gebaut werde.

Der Vorschlag des Eisenbahnkomitees wurde am 14. 3. 1911 dem Verkehrsminister Ruchlov und dem Finanzminister Kokovtsov zur gemeinsamen Prüfung unterbreitet.⁵ Die Minister hoben die vom Komitee erwähnten Gründe hervor,

⁴ KKK II. Abteilung 4—4/1910.

⁵ KKK II. Abteilung 4—4/1911. Aus dem Protokoll über die Prüfung geht hervor, dass Höffding und Norpe ihre erste Initiative in der Sache schon 1901 ergriffen hatten, dass sie aber damals wegen der Intrigen eines Ingenieurs Verchovskij Schiffbruch erlitten hatte. Verchovskij war der Ansicht gewesen, dass der Plan die von ihm geplante elektrische Bahn schädigen werde, die von Petersburg nach Jukki auf der mittleren

die für Gewährung der Konzession sprachen, und stellten darauf fest, dass der Staat zur Zeit keine Geldmittel für den Bau der Bahn übrig habe; deshalb teilten sie mit, dass sie den vorgeschlagenen Vertrag als recht vorteilhaft für die Krone ansähen. Da mit dessen Hilfe die Interessen des Gesamtreichs ausreichend gesichert würden, empfahlen Ruchlov und Kokovtsov die Gewährung der Konzession an die in Rede stehenden Unternehmer. Vor der Sitzung des Ministerrats schickte Stolypin die Akten nach Helsinki mit der Bitte, dass Generalgouverneur Seyn ein Gutachten dazu abgebe.

Inzwischen hatte die Wege- und Wasserbauverwaltung endlich die technischen Untersuchungen für die Linie Hiitola — Raasuli abgeschlossen. Am 13. 2. 1911 erstattete sie ein Gutachten, worin sie sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus Besiedlungsgründen die über Käkisalmi geplante Richtungsalternative befürwortete.⁶ Nur drei Tage später legte Graf Berg die Sache persönlich dem Senat vor. Seines Erachtens mussten die Bauarbeiten an der Strecke Seinäjoki — Kaskinen — Kristiina bis zum Herbst 1912 fertig werden, wonach man, um eine unerwünschte Unterbrechung zu vermeiden, die dort beschäftigten Arbeitskräfte sofort in die Bauarbeiten der Bahnlinie Hiitola — Raasuli überführen könne. Diese Arbeiten sollten nach der Meinung des Senats sowohl aus strategischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen vor denen an der Strecke Jyväskylä — Pieksämäki in Angriff genommen werden, weil die erstgenannte Linie den der Hauptstadt näherliegenden Teil der Hauptstrecke Petersburg — Vaasa bildete. Um mit den Arbeiten beginnen zu können, hatte der Senat einen Entwurf zu einer allerhöchsten Vorlage über die in Frage stehende Bahnlinie ausgearbeitet und in den Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1912 einen Posten in Höhe von 250.000 Mark für diesen Zweck aufgenommen. Zugleich äusserte der Senat die untertänigste Bitte, dass diese Vorlage noch dem derzeitigen Landtag zugehen möge, damit dieser wichtigen Bahnstrecke nicht ein Baujahr verlorengehe. Der Senat war der Ansicht, dass er seinen Vorschlag schon jetzt unterbreiten müsse, obgleich noch nicht alle mit diesem Bahnbau zusammenhängenden technischen Einzelheiten geklärt waren. Graf Berg versicherte jedoch, dass bei der technischen Planung die Weisungen genau befolgt worden seien, die der Aufsichtsbeamte für die finnischen Eisenbahnen erteilt habe. Falls trotz allem das Kriegs- oder Verkehrsministerium noch bei der ins einzelne gehenden Prüfung des Planes irgendetwas einzuwenden habe, sei ganz genug Zeit zu Korrekturen vorhanden, da mit den Bauarbeiten erst nach anderthalb Jahren begonnen werden solle. Nun sei es in Anbetracht der kurzen Sitzungs-

Karelischen Landenge führen sollte. Wegen Mangels an genügendem Anfangskapital hatten Höffding und Norpe erst 1909 einen neuen Versuch gemacht.

⁶ KD 31/4 1911.

periode des Landtags das Wesentlichste, sich der grundsätzlichen Zustimmung des Parlaments zu der Bestreitung der Kosten für den Bau der Strecke aus dem Verkehrsfonds und zu der Bewilligung einer Summe von 250.000 Mark für den Beginn der Arbeiten im Jahr 1912 zu versichern. Aus dem eigentlichen Entwurf zu der allerhöchsten Vorlage geht hervor, dass der Senat (d.h. Graf Berg) gegen den Standpunkt der Wege- und Wasserbauverwaltung an seinem bisherigen Lieblingsgedanken festhielt, die direkte Linie von Raasuli über Kiviniemi und Räisälä nach Hiitola an die erste Stelle zu setzen, und zwar mit denselben Begründungen, die schon im Gutachten des Senats vom August 1910 vorgebracht worden waren. Die Strecke sollte insgesamt 13.900.000 Mark kosten, und davon sollten also 250.000 schon im Jahr 1912 dem Verkehrsfonds entnommen werden.⁷

Seyn leitete den Vorschlag des Senats an Langhoff weiter, wobei er ihn befürwortete, »weil es höchst unpassend ist, mit dem Bau dieser Bahnstrecke zu zögern, die strategisch, politisch und wirtschaftlich von erstrangiger Bedeutung ist. Deshalb muss rasch geklärt werden, ob der Landtag die dazu erforderlichen Mittel bewilligen wird, wobei verneinendenfalls die Notwendigkeit entsteht, andere zweckentsprechende Quellen zu suchen.« Wie üblich sandte Seyn eine Kopie seines Briefes an Stolypin, der nun seinerseits dem Ministerstaatssekretär zu verstehen gab, dass der Ministerrat vom Standpunkt der Interessen des Gesamtreichs nichts gegen den Vorschlag des Senats einzuwenden habe. Nachdem der Vizevorsitzende des Ökonomiedepartements des Senats, Markov, schon einmal telegrafisch um Beschleunigung der Angelegenheit gebeten hatte, trug Langhoff sie am 25. 3. 1911 dem Herrscher vor, der daraufhin dem Landtag die vom Senat beantragte allerhöchste Vorlage zugehen liess.⁸

Inzwischen hatte Graf Berg aus Petersburg beunruhigende Nachrichten erhalten, die der Senat dann auf seine Initiative dem Generalgouverneur in einem geheimen Schreiben mitteilte.⁹ Die Ingenieure Höffding und Norpe hatten dem Ministerrat ein Gesuch eingereicht, worin sie den Wunsch aussprachen, dass ihr Konzessionsantrag zusammen mit dem neuen finnischen Eisenbahnbauplan verhandelt werden möge, der am 16. 11. 1910 vertagt worden war. Da es möglich war, dass diese Sache schon in sehr naher Zukunft vom Mini-

⁷ Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 17. 2. 1911, KKK II. Abteilung 8—2—0/1911, VSV 81/1914. Über Graf Bergs führende und massgebende Stellung im Markovschen Senat s. näher LEO EHRNROOTH, Från ett skiftesrikt liv, Helsingfors 1947, S. 225—228.

⁸ VSV 81/1914.

⁹ Der Senat an Seyn am 23. 3. 1911; KKK II. Abteilung 8—2—0/1911. Die Verhandlung dieser Angelegenheit fehlt im Senatsprotokoll.

sterrat geprüft würde, hielt es der Senat für seine Pflicht, dazu einige Gesichtspunkte darzulegen. Es sei vorgeschlagen worden, dem Landtag eine allerhöchste Vorlage über den Bau der Linie Hiitola — Raasuli und über die Bewilligung einer Vorschusszahlung von einer Viertelmillion dafür zugehen zu lassen. Vorläufig bestehe also keine andere Möglichkeit als die Antwort des Parlaments abzuwarten, die wahrscheinlich im April gegeben werde. Darum sei es nicht wünschenswert, über die Gewährung der Konzession an die Herren Höfding und Norpe vorher zu entscheiden, weil beide Probleme in engstem Zusammenhang ständen. Im Hinblick auf die Zukunft gebe es nun zwei Alternativen:

1) Wenn der Landtag beschliesse, die in Frage stehende Bahn aus Mitteln des Verkehrsfonds zu bauen, sei es unerwünscht, dass sich zwischen die Eisenbahnnetze des Kaiserreichs und Finnlands wie ein Keil ein privater Konzessionär schiebe, nur damit der Staat eine kurze Verbindungsstrecke von 56 Werst nicht zu bauen brauche. Der Strecke Petersburg — Raasuli sei die grösste Bedeutung für das Gesamtreich beizumessen, weil sie als Bindeglied zwischen dem ganzen Bahnnetz des Kaiserreichs und allen denjenigen Bahnlinien in Finnland, die nördlich der Linie Elisenvaara — Pieksämäki — Haapamäki lägen, dienen solle. Da zu erwarten sei, dass der grösste Teil der neuen Eisenbahnbauten sich in Zukunft auf Nordfinnland konzentrieren werde, könne man annehmen, dass die nach Raasuli geführte Linie wenigstens zwei Drittel des ganzen nach Petersburg gerichteten Verkehrs der finnischen Bahnen vermitteln werde. Diese Strecke werde somit sehr ertragreich werden, obgleich ihre Hauptbedeutung für das Reich strategisch sein werde, weil so die Strecke auf dem rechten Nevaufer, die an die Bahnen Finnlands grenze, der unmittelbaren Leitung des Verkehrsministeriums unterstellt und mit im Dienste des russischen Staates stehendem Personal besetzt werden könne. In Anbetracht dessen halte es der Senat für seine Pflicht vorzuschlagen, dass die Kosten der in russischem Staatsgebiet verlaufenden Strecke, falls man es nicht für möglich halte, sie aus der Reichskasse zu bestreiten, zum Teil oder sogar ganz aus finnischen Staatsmitteln beglichen würden.

2) Wenn der Landtag sich dagegen nicht dazu bereitfinde, für die Baukosten der Linie Hiitola — Raasuli Mittel aus dem Verkehrsfonds anzuweisen, böten sich wieder zwei Möglichkeiten: entweder müsse man die Konzession für den Bau der g a n z e n Strecke Hiitola — Petersburg einem Privatunternehmer gewähren oder die Kosten dieser strategischen Linie aus der Staatskasse bestreiten. Falls der Bau der Strecken Hiitola — Raasuli und Raasuli — Petersburg Privatleuten überlassen werde, sollten die Konzessionen einer und derselben Person oder Firma erteilt werden, um eine einheitliche Verwaltung zu erreichen.

Das sei juristisch vollkommen möglich, sobald das Gesetz über die Gleichberechtigung russischer und finnischer Untertanen in Finnland in Kraft trete. »Der Senat kann nicht umhin zu wiederholen, dass die Überlassung dieser besonders wichtigen Linie an einen privaten Unternehmer lediglich in dem Fall in Frage kommen dürfte, dass es sich als völlig unmöglich erwiese, sie auf Staatskosten zu bauen.« Die letztgenannte Frage sei vom Finanzausschuss des Senats eingehend erörtert worden. Nach den Berechnungen, die der Ausschuss angestellt habe, würde die Strecke Petersburg — Raasuli höchstens 12 Millionen Mark kosten. Diese Summe könnte zu gleichen Teilen unter die Staatskasse Finnlands und die Reichskasse des Kaiserreichs aufgeteilt werden. Wenn man ausserdem die Bahnlinie Hiitola — Raasuli berücksichtige, die etwa 14 Millionen kosten würde, entfielen also auf Finnland ein Anteil von 20 Millionen, und die Reichskasse hätte nur 6 Millionen aufzubringen. Sollten dieser jedoch daraus unüberwindliche Schwierigkeiten erwachsen, so sei es nach der Meinung des Senats besser, die ganze Summe von 26 Millionen aus finnischen Staatsmitteln zu begleichen, als einem Privatunternehmer die Konzession zu gewähren. Man könne diese Summe mit Hilfe der Überschüsse, die sich im Laufe der Jahre in der Staatskasse angesammelt hätten und noch ansammelten, sowie durch sparsamen Haushalt wohl zusammenbringen. »Unabhängig davon hält sich der Senat nicht für berechtigt, Eurer Exzellenz den Umstand zu verheimlichen, dass Herrn Höffdings frühere Tätigkeit in Finnland nur wenig Hoffnung auf die ernstliche Durchführung der von ihm ausgearbeiteten Pläne zulässt.«

Aufgrund des von ihm Dargelegten äusserte der Senat die Ansicht, dass man, weil es völlig möglich sei, die Bahn Petersburg — Hiitola auf Staatskosten zu bauen — im Notfall sogar ohne die Teilnahme der Krone —, keinen Grund habe, die Verwirklichung dieses grossen, für das Gesamtreich bedeutungsvollen Planes zu gefährden, indem man sie einem zweifelhaften, nur seinen eigenen Vorteil erstrebenden Konsortium überlasse. Mit Rücksicht auf den Sondercharakter der Strecke müsse man deren staatliche und strategische Aufgaben für wichtiger halten als die kommerziellen. Der Senat bat nun Seyn, diese Gesichtspunkte dem Ministerrat zur Kenntnis zu bringen, bevor dieser die Sache einer endgültigen Prüfung unterziehe.

Der Generalgouverneur kam der Bitte des Senats nach.¹⁰ »Das gesunde finanzpolitische Denken und die Sorge für das Wohl des Grenzlandes verlangen natürlich, dass das Parlament sich zu dem Bau der genannten Linie völlig positiv stellte und die Mittel, die deren in finnischem Gebiet verlaufender Teil erfordert, aus dem Verkehrsfonds bewilligte, weil nach allen erhaltenen Angaben

¹⁰ Seyn an Stolypin am 15./28. März 1911; KKK II. Abteilung 8—2—0/1911.

diese Linie eine ungeheure Menge Transporte an sich ziehen und somit besonders ertragreich werden wird. Das Parlament hat sich jedoch, wie bekannt, durchaus nicht immer so viel vom gesunden Verstand leiten lassen wie von vorgefassten Ideen und politischem Fanatismus. Deshalb ist es sehr möglich, dass solche Meinungen auch in diesem Fall die Oberhand gewinnen. Unter dem Einfluss dieser Meinungen ist das Parlament geneigt, die Allerhöchste Vorlage über die Bewilligung von Mitteln für den Bau der Linie Hiitola — Raasuli abzulehnen, weil es fürchtet, dass daraus eine neue, mächtige Schlagader des Einflusses Russlands werden kann, die Finnland und vor allem Karelien enger als früher mit den übrigen Teilen des Kaiserreichs verbinden würde, wobei sie auch das Eindringen von russischem Handel, russischer Industrie und russischem Landbesitz in diese früher schwer zugänglichen Gegenden erleichtern würde. Ausserdem wird die geplante Linie zusammen mit den Strecken Savonlinna — Elisenvaara und Savonlinna — Pieksämäki einen direkten und bequemen Zugang zu dem Gebiet zwischen den Seen Saimaa, Haukivesi und Päijänne eröffnen, wo das geographische Zentrum Finnlands sowie das Herz seines nationalen und strategischen Widerstandes liegt. Man muss davon ausgehen, dass all dies dem Parlament bekannt ist, so dass man ahnen kann, dass es möglicherweise die Vorlage betreffend die Bahn Hiitola — Raasuli ablehnen wird.» Seyn schloss sich völlig der Meinung des Senats an, dass die Bahn in einem derartigen Fall nicht in private Hände kommen dürfe, da ja der Senat bereit sei, die für den Bau der Strecke erforderlichen Mittel aus der finnischen Staatskasse anzuweisen. Zu den Angriffen Seyns und Bergs gegen die Privatunternehmer haben ganz offensichtlich die am 16. 11. 1910 von Stolypin geäußerten, gleichgerichteten Auffassungen beigetragen.

Noch an demselben Tage wandte sich der Generalgouverneur an Markov, den Vizevorsitzenden des Ökonomiedepartements des Senats, und bat ihn um nähere Angaben über die Inkompetenz Höffdings, um »möglichst genau die Sache dem Ministerrat klarlegen« zu können. Falls der Senat Kenntnis von den Kapitalien habe, die den Herren Norpe und Höffding zur Verfügung ständen, möge er auch darüber Auskunft geben. In seiner Antwort betonte Markov, dass die ganze Frage der Konzessionsgewährung an Höffding auf der Überführung elektrischer Energie von den Wasserfällen des Vuoksi nach Petersburg beruhe.¹¹ Höffding habe mitgeteilt, dass er alle von ihm benötigte Energie

¹¹ Markov an Seyn am 28. 3. 1911, KKK ibidem. Eine für die Geschichte Finnlands recht interessante Frage ist, wer die von Markov erwähnten »Sachverständigen« waren und was für Motive sie leiteten. Da jedoch über diese Dinge eine Spezialuntersuchung in Vorbereitung ist, soll in diesem Zusammenhang nicht näher darauf eingegangen werden.

aus dem Wasserfall von Siitola beschaffen werde, der aber als ungünstig für den Bau eines Kraftwerks anzusehen sei. Die Eigentümer der übrigen Wasserfälle des Vuoksi hätten — laut den Nachrichten, die der Leiter der Verkehrsexpedition von ihnen selbst erhalten habe — nicht die Absicht, sich an Höffdings Unternehmen zu beteiligen. Ausserdem beruhe dessen Plan auf der Ausnutzung des ganzen Wasserfalls von Siitola durch Errichtung eines Staudamms über den Fluss, was dem Wasserrecht widerspreche und somit nicht verwirklicht werden könne. Die Ausnutzung nur eines Teils des Siitola-Wasserfalls dagegen, die das Gesetz erlaube, würde nach der Auffassung der Sachverständigen so wenig elektrische Energie ergeben, dass diese kaum auch nur für die geplante elektrische Eisenbahn ausreichen würde; für Petersburg bliebe so gut wie nichts davon übrig. Wegen der technischen Schwierigkeiten, die mit dem Bau eines Kraftwerks verbunden seien, würde die so erhaltene Energie viel zu teuer für den rationellen Betrieb der Bahnlinie werden. Wesentlich billigere Elektrizität erhielte man durch den Bau eines Dampfkraftwerks in Petersburg. Völlig unabhängig von all diesem sei auch festzustellen, dass Höffdings frühere Tätigkeit in Finnland nicht viel Gutes für das Gelingen seines Unternehmens verspreche. Er habe die Aktiengesellschaft Siitola gegründet, wofür er etwa 5 Millionen Mark verwendet habe, die in Russland im Zusammenwirken mit einigen Privatbanken zusammengebracht worden seien. Die Gesellschaft sei jedoch in Konkurs erklärt worden, bevor sie überhaupt dazu gekommen sei, mit ihrer Tätigkeit eigentlich zu beginnen. Alle ihre Bauten hätten sich als untauglich erwiesen, sie seien nur zur Irreführung der Aktionäre errichtet worden, weshalb unter diesen die Erhebung einer Anklage gegen den von Höffding beauftragten Unternehmer erwogen worden sei. Dieser habe für das Unternehmen etwa 800.000 Mark verbraucht, habe jedoch durch Urkunden nachweisen können, dass er das Geld mit Zustimmung von Höffdings Direktion für berechnete Zwecke verwendet habe. Über die politische Tätigkeit Höffdings wusste Markov zu berichten, dass dieser in engen Beziehungen zu Knorring, dem abgesetzten Gouverneur des Regierungsbezirks Mikkeli, gestanden habe, »einem Menschen, der Eurer Exzellenz wohlbekannt ist«.

Drei Tage später teilte Markov mit, er habe über die Sache noch zusätzliche Angaben von Herrn Engman erhalten, der den Wunsch habe, dass ihm selbst die Konzession für die Linie Raasuli — Antrea gewährt werden möge. Nach Engman sei Höffdings Unternehmen auf englischem Kapital aufgebaut, und er sei sogar bereit, nötigenfalls auch die dahinterstehenden Personen zu nennen. Höffding habe auch mit belgischen Finanzkreisen verhandelt. »In Anbetracht dessen, dass Herr Höffding hofft, gleichzeitig genug Kapital für die Strecken Petersburg — Raasuli und Raasuli — Hiitola, für die Erwerbung des Land-

nutzungsrechts zur Ziehung von Hochspannungsleitungen von Siitola nach Räisälä, für die Eindämmung des Wasserfalls von Siitola und den Bau eines Kraftwerks dort, für umfangreiche Landspekulationen längs der Linie Petersburg — Raasuli sowie nach Angaben, die der Leiter der Verkehrsexpedition erhalten hat, auch für den Ankauf und die Neuausrüstung der Bahn von Rajajoki zusammenzubringen, sind unter den Mitgliedern des Senats ernste Zweifel wachgeworden, ob Herr Höffding imstande sein wird, seine Verpflichtungen hinsichtlich des Baus der Strecken zu erfüllen, für die er sich jetzt um eine Konzession bewirbt. Aber auch wenn dies der Fall sein sollte, würde die Bahn anscheinend mit ausländischem Kapital gebaut werden, dessen Eingreifen in die Angelegenheiten des dem Kaiserreich zunächst liegenden Teils des Regierungsbezirks Viipuri kaum erwünscht wäre.» Seyn leitete diese Mitteilungen natürlich an Stolypin weiter.¹²

Am 16./31. März 1911 übersandte der Vorsitzende des Ministerrats endlich dem Generalgouverneur das obenerwähnte gemeinsame Gutachten des Finanz- und des Verkehrsministers zu der Konzessionsfrage und bat Seyn, unverzüglich seine Meinung darüber darzulegen. Zugleich teilte Stolypin mit, dass er beabsichtige, diese Frage in nächster Zukunft im Ministerrat zusammen mit dem vom finnischen Senat und Landtag vorgelegten allgemeinen Bahnbauprogramm zur Sprache zu bringen. Nun bot sich Seyn noch einmal die Gelegenheit, ausführlich seine Ansicht über den Plan zu äussern. Nach einer Randbemerkung in der Akte fusst Seyns Gutachten auf persönlichen Besprechungen, die er mit Graf Berg geführt hatte.¹³ Nachdem der Generalgouverneur eingangs in zugespitzter Form die Gründe wiederholt hatte, aus denen er und der Senat sich der Gewährung einer Konzession widersetzt hatten, stellte er fest, dass die unbegründeten Behauptungen des Finanzministers über Mangel an Geldmitteln ihre Bedeutung verloren hätten, da ja der Senat versprochen habe, nötigenfalls sogar die ganze Strecke aus der finnischen Staatskasse zu finanzieren. »Die ausserordentlich grossen Gewinne und reichlichen Einnahmen, die diese Bahn mit sich bringen wird, dürften meines Erachtens nicht der Bereicherung privater, mit ausländischem Kapital arbeitender Unternehmer dienen, sondern sollten dem ganzen Reich nützen.« Wenn das Parlament die Bewilligung von Mitteln aus dem Verkehrsfonds verweigere, könne man es nicht als unerwünscht ansehen, diese ertragreiche Linie auch auf Kosten der Staatskasse zu bauen, weil sie in bemerkenswerter Weise die Lage dieser Kasse verbessern würde, was bei den derzeitigen Verhältnissen sehr notwendig sei. Die Ver-

¹² KKK ibidem.

¹³ KKK II. Abteilung 4—4/1910.

waltungsausgaben der Krone wüchsen von Jahr zu Jahr. Andererseits sei die Staatskasse beinahe die einzige Quelle, aus der sich in den herrschenden Verhältnissen die Kosten decken liessen, die aus Finnlands Teilnahme an den Ausgaben und Verbindlichkeiten des Gesamtreichs entstünden, denn es seien gar keine Hoffnungen vorhanden, dass der Landtag, der sich eigensinnig weigere, die Militärlasten der Staatskasse zu erleichtern, sich herbeilassen werde, diese Kasse durch Einführung neuer Steuern zu stärken. Unter diesen Umständen könnten die reichlichen Einnahmen, die man aus der Strecke Hiitola — Raasuli (— Petersburg) erzielen würde, seinerzeit eine grosse Hilfe für die Staatskasse bedeuten.

»Wenn es in finanzieller Hinsicht empfehlenswert ist, die Einnahmen der Linie Hiitola — Petersburg der Staatskasse zufließen zu lassen, so ist es politisch und militärisch noch wünschenswerter, diese Linie in den Besitz des russischen Staates zu bringen und dem Verkehrsministerium zu unterstellen. Ein Blick auf die Karte genügt, um einen davon zu überzeugen, wie notwendig es ist, zur Sicherung Petersburgs und zur Erhaltung der Herrschaft über Finnland die zwischen dem Finnischen Meerbusen und dem Ladogasee liegende Karelische Landenge in russischen Händen zu behalten. Ein erstrangiges Interesse des Reiches erfordert, dass die Eisenbahnlinien Petersburg — Viipuri, Petersburg — Hiitola, Viipuri — Elisenvaara und auch die geplante Zweigbahn Viipuri — Koivisto den russischen Staatsbahnen gehören. Es ist unnötig, die Erbringung von Beweisen dafür zu versuchen, wie sehr die Einführung einer russischen Verwaltung auf diesen Strecken die Stellung der Regierung des Kaiserreichs in bezug auf Finnland vorteilhafter und stärker machen würde, wie sehr sie die Versuche erleichtern würde, erforderlichenfalls gleiche Massnahmen auf anderen Bahnen in Finnland zu ergreifen, und wieviel realistischer sie die Finnländer selbst das Abhängigkeitsverhältnis fühlen liesse, in dem sie zum Kaiserreich stehen. Die nützliche politische, militärische und moralische Bedeutung dieser Massnahmen muss unbedingt auch insofern berücksichtigt werden, als sie das Eindringen russischer Bevölkerung, russischen Landbesitzes und Handels sowie russischer Industrie in Finnland ungeheuer fördern können. Zugleich erhielte die Sache Russlands in Karelien eine starke Stütze, wo sie heutzutage unter dem harten Druck des Panfennismus steht.« Nun bestand nicht der geringste Zweifel mehr, dass Stolypin die Meinung des Generalgouverneurs wie auch des Senats von Finnland genau kannte. Die endgültige Lösung der Finanzierungsfrage des Bahnbauplans blieb abhängig von der Stellungnahme des Landtags.

Die allerhöchste Vorlage über den Bau der Strecke Hiitola—Raasuli wurde dem Parlament am 1. 5. 1911 zur Verhandlung vorgelegt. In der Plenarsitzung

des folgenden Tages wurde die Sache ohne Debatte an den Finanzausschuss überwiesen.¹⁴ Der Ausschuss, in dem Leo Mechelin den Vorsitz führte, stellte sich auf den Standpunkt, dass die allerhöchste Vorlage die wirtschaftlichen Vorteile nicht genug klarstelle, die mit der in Frage stehenden Bahnlinie verbunden seien. Den strategischen Dingen schenkte das Gutachten gar keine Beachtung. Da ausserdem die Vorlage der Regierung nichts über die Zeit der Fertigstellung der Linie Petersburg—Raasuli sagte, obwohl diese lebenswichtig für die vorgeschlagene Bahn sein musste, schlug der Ausschuss vor, dass der Landtag dem Kaiser mitteile, er könne die allerhöchste Vorlage nicht endgültig verhandeln.¹⁵ Die Situation entwickelte sich also nun bedrohlich in der Richtung, die Seyn und Berg vorausgeahnt hatten. Es musste noch ein letzter Versuch unternommen werden, sie in andere Bahnen zu lenken. Als die Angelegenheit in der Plenarsitzung des Parlaments am 22. 5. 1911 zur Verhandlung kam, hielt die erste Rede der Leiter der Verkehrs Expedition, Senator Graf Berg. Dieser Fall war der erste seiner Art in der ganzen Geschichte des Markovschen Senats. Graf Berg erklärte, aus »völlig zuverlässiger Quelle« Angaben erhalten zu haben, wonach diese Bahnstrecke von so grosser strategischer Bedeutung sei, dass keinerlei Verzögerung in ihrem Bau in Frage komme. Soweit es dem Senator bekannt sei, werde die Frage der Linie Petersburg—Hiitola in den allernächsten Wochen vom Ministerrat endgültig entschieden werden. Somit könnte eine Ablehnung der Regierungsvorlage durch den Landtag nur als eine Weigerung aufgefasst werden, an dem Bau der Bahn zu einem von der Regierung als notwendig betrachteten Zeitpunkt teilzunehmen. In diesem Fall wäre der Senat gezwungen, solche Massnahmen zu ergreifen, dass die Weigerung des Parlaments die Berücksichtigung der höchst wichtigen Reichsinteressen nicht hindere, die mit der in Rede stehenden Linie zusammenhängen. Anlässlich des Auftretens von Berg verlangte der sozialdemokratische Abgeordnete M. Airola, dass ins Protokoll die Äusserung seiner Unzufriedenheit aufgenommen werde »wegen des schamlosen Hochmuts, den die Regierung gegenüber dem Parlament bezeigt, indem sie ihren Vertreter herschickt, um für eine Vorlage zu sprechen, die frühere Beschlüsse des Parlaments beiseiteschiebt, wogegen sie aber, auch wenn es gefordert wird, nicht hier erscheint, um auf Interpellationen zu antworten, die wegen ihrer schlechten Handlungsweise an sie gerichtet werden«. Ein Abgeordneter der Altfinnischen Partei, J. R. Danielson-Kalmari, erhob daraufhin Protest »gegen die Beleidigung vonseiten der Linken, der ein Mitglied der Regierung von neuem ausgesetzt gewesen ist«. Die Äusserung

¹⁴ Landtagsprotokoll vom 1.—2. 5. 1911 S. 487—488, 494.

¹⁵ Gutachten des Finanzausschusses über die Regierungsvorlage Nr. 10. Landtagsakten III, 1911.

Graf Bergs wurde allgemein — und keineswegs grundlos — als eine Drohung gegenüber dem Landtag ausgelegt, was natürlich dazu angetan war, Opposition zu erwecken. Der Vorsitzende des Finanzausschusses, Leo Mechelin, verteidigte das ablehnende Gutachten des Ausschusses, indem er erwähnte, dass darin mit keinem Wort dem grossen Bahnplan widersprochen worden sei, von dem die Linie Hiitola—Raasuli einen Teil bilde, sondern dass der Ausschuss nur vor der endgültigen Beschlussfassung des Parlaments die erforderliche zusätzliche Aufklärung über die Rentabilitäts- und sonstigen wirtschaftlichen Gesichtspunkte erhalten wolle, die mit dem Bau der Strecke zusammenhingen. Da die Vorlage dem Landtag so spät, erst gegen Ende der Sitzungsperiode, zugegangen sei, habe das Parlament selbst nicht die Möglichkeit, sich diese Angaben zu verschaffen. Ausserdem gehöre das zu den Aufgaben des Senats. Somit gebe es keine andere Möglichkeit, als dass der Landtag sich weigere, die Angelegenheit in diesem Augenblick zu verhandeln. Wenn der Ministerrat in den Bau der in Frage stehenden Bahn eingreife, »möge der finnische Senat seine Pflicht kennen und bekanntgeben, . . . dass in Finnland kein Kilometer Eisenbahn ohne die Zustimmung des Landtags gebaut wird«. Auch Danielson-Kalmari befürwortete den Ablehnungsvorschlag des Ausschusses, aber betonte noch klarer als Mechelin, dass dies keine negative Einstellung zu der Verwirklichung des strategischen Bahnbauplans der Regierung bedeute: »Was diese Strecke betrifft, so ist mitgeteilt worden, dass sie strategisch sein soll. Und sobald mitgeteilt wird, dass es sich um eine strategische Bahn handelt, ist somit der Landtag verpflichtet, sie von denjenigen Strecken zu unterscheiden, die ausschliesslich als wirtschaftliche Linien beurteilt worden sind. Der Umstand, dass das Parlament früher seinerseits mehrere Bahnen beschlossen hat, hindert es keineswegs daran, diese von der Regierung vorgeschlagene strategische Strecke zu erwägen und allen anderen Bahnlinien voranzustellen. Es ist anzuerkennen, dass der Kriegsminister des Reiches — er vor allen anderen — berechtigt ist zu beurteilen, welche Strecken als strategische Bahnen notwendig sind. Seine Beurteilung ist zwar nicht bindend für den finnischen Landtag, aber seine Meinung und sein Vorschlag haben in einer solchen Sache viel Gewicht und verpflichten das Parlament zu gründlichster Überlegung, ob es nicht seinerseits zu dem Bau der in strategischer Hinsicht als nötig angesehenen Bahn beitragen kann.« Der Sozialdemokrat E. Gylling dagegen verneinte die Bedeutung strategischer Gründe für die Stellungnahme des Landtags: »Wenn das Parlament diese Eisenbahn einmal beschliesst, dann wird es gar nicht mit Rücksicht auf strategische Gründe geschehen, sondern wenigstens die Fraktion, der anzugehören ich die Ehre habe, wird diesen Beschluss deshalb fassen, weil sie der Ansicht ist, dass die Eisenbahn, um die es

sich jetzt handelt, ohne Zweifel in vieler Hinsicht wirtschaftlich recht wichtig sein wird, und weil es in dieser Beziehung zweifellos vieles gibt, was für diese Bahn spricht.» Da während der Debatte keine Änderungsvorschläge zu dem Gutachten des Ausschusses gemacht wurden und niemand dagegen sprach, konnte der Landtagspräsident feststellen, dass das Gutachten einstimmig angenommen worden war. Das Parlament hatte beschlossen, dass es zur Zeit die Frage der Strecke Hiitola—Raasuli nicht verhandeln könne.¹⁶

In Russland erregte die Handlungsweise des Landtags heftige Missbilligung, die noch dadurch gesteigert wurde, dass in der finnischen Presse scharfe Angriffe gegen den »Glücksritter Berg« wegen seines Auftretens im Parlament gerichtet wurden.¹⁷ Den Auftakt zu dem nun einsetzenden russischen Pressefeldzug gab das Organ der in Finnland ansässigen russischen Kolonie, die »Finljandskaja Gazeta«.¹⁸ Nachdem das Blatt ausführlich die Rede Graf Bergs und die darauffolgenden »krassen« Äusserungen von Mechelin, Airola, Jonas Cast-rén u.a. referiert hat, fährt es fort: »Dieser ganze Zwischenfall zeigt wieder einmal, wie sich der Landtag mit offener Geringschätzung zu wichtigen Reichsinteressen stellt und sich diesen mit absichtlich herbeigeholten Vorwänden widersetzt, wobei sich einige Abgeordnete die Freiheit nehmen, die Achtung zu vergessen, die in den Kammern aller Kulturländer gegenüber einem Mitglied der Regierung bezeigt wird.« Das Echo aus Russland folgte bald. In einem drei Tage später veröffentlichten Artikel griff die »Novoje Vremja« Mechelin an, dessen Person den russischen Chauvinisten ein Dorn im Auge war. Nachdem das Blatt eingangs seine Missbilligung wegen der Schroffheit von Mechelins Äusserung ausgesprochen hat, erklärt es seine Überzeugung, dass der Hinweis der Finnen auf das Fehlen eines Beschlusses über den Bau der Bahnlinie Petersburg—Raasuli nur ein Vorwand sei. »Nein, es war am besten, die Gesetzgebungsorgane des Kaiserreichs zuerst ihren Beschluss in der Sache verkünden zu lassen, worauf dann der finnische Landtag sich überlegen würde, vor was für eine Situation er die Duma und den Reichsrat zu stellen beliebe.«¹⁹ Die »Novoje Vremja« war besonders durch einen Aufsatz in der »Nya Pressen« vom 23. 5. 1911 in Wut versetzt worden, worin der Beweis zu erbringen versucht wurde, dass die Regierung eine Eisenbahn in Finnland nicht einmal auf Kosten der S t a a t s k a s s e ohne Einwilligung des Parlaments bauen könne. Was

¹⁶ Landtagsprotokoll vom 22. 5. 1911 S. 841—848; Regierungsvorlage Nr. 10 Landtagsakten III; TUOMINEN, a.a.O. S. 357—358.

¹⁷ Vgl. Suomalainen Kansa vom 23. 5. 1911, Nya Pressen vom 22. 5. 1911, Hbl. vom 24. 5. 1911, Työmies vom 23. 5. 1911.

¹⁸ Finljandskaja Gazeta vom 14./27. Mai 1911.

¹⁹ Novoje Vremja vom 17. 5. 1911.

dagegen Bahnbauten auf Kosten der russischen Reichskasse betreffe, so seien sie lediglich in dem Fall möglich, dass die russische Regierung um die Genehmigung der finnischen Regierung bitte, eine Eisenbahn in Finnland unter den Bedingungen einer privaten Gesellschaft nach der im Jahr 1889 erlassenen Verordnung über den Bau von Privatbahnen bauen zu dürfen. Die »Novoje Vremja« schreibt dazu: »So müsste die russische Regierung, um schnell eine für Russland notwendige strategische Bahn bauen zu können, wahrscheinlich nach Finnland ziehen und irgendwo in Terijoki wohnen oder ganz das finnische Bürgerrecht erwerben, worauf sie höflichst um eine Entscheidung Mechelins über den Bau einer Eisenbahn zur Sicherung der Hauptstadt des Kaiserreichs zu bitten hätte. Es reicht schon.«²⁰ So war die Atmosphäre, in der die politische Führung Russlands sich nun anschickte, ihren Beschluss über die Strecke Hiitola—Raasuli und in demselben Zusammenhang über das ganze Eisenbahnbauprogramm des Landtags zu fassen.

Bevor die Angelegenheit endgültig im Ministerrat vorgelegt werden sollte, wurde sie in einem »von Allerhöchster Seite eingesetzten besonderen beratenden Ausschuss für die Sachen des Grossfürstentums Finnland« erörtert. Die Sitzung des Ausschusses, der sich aus sehr namhaften Persönlichkeiten zusammensetzte, fand am 28. 5. 1911 statt.²¹ Nachdem der Ausschuss anfangs die früheren Phasen der Angelegenheit dargelegt hatte, stellte er fest, dass der Ministerrat durch Beschluss vom 16. 11. 1910 diese dem Kriegs-, Finanz-, Verkehrs- sowie Handels- und Industrieministerium des Kaiserreichs zu näherer Prüfung überlassen habe. Zu Beginn des Jahres 1911 waren die Gutachten dieser Behörden beim Ministerrat eingetroffen.²² Dabei hatte der Kriegsminister

²⁰ Novoje Vremja vom 12. 5. 1911.

²¹ Als Vorsitzender fungierte der Vorsitzende des Ministerrats, Staatssekretär Stolypin. Die Mitglieder waren folgende: der Finanzminister, Staatssekretär Kokovtsov; der Reichskontrolleur, Staatssekretär Charitonov; der Justizminister, Staatssekretär Ščeglovitov; das Mitglied des Reichsrats, Geheimrat Deutrich; der Generalgouverneur von Finnland, Generalleutnant Seyn; Senator Generalleutnant Borodkin und Senator Geheimrat Garin. Auf besondere Bitte des Vorsitzenden waren noch folgende weitere Personen anwesend: der Verkehrsminister, Geheimrat Ruchlov; der stellvertretende Aussenminister, Wirklicher Staatsrat Neratov; der Chef des Generalstabs, General der Kavallerie Žilinskij; der Vizevorsitzende des Ökonomiedepartements des Kaiserlich Finnischen Senats, Generalleutnant Markov; der Staatssekretär des Reichsrats, Geheimrat Jakunčikov; der Gehilfe des Generalgouverneurs von Finnland, Geheimrat Lipskij; der Vorsitzende des Komitces für die Systematisierung der finnischen Gesetze, Wirklicher Staatsrat Korevo, und der Leiter der Verkehrsexpedition des Ökonomiedepartements des Kaiserlich Finnischen Senats, Graf Berg.

²² Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 319/1910. Das Protokoll des besonderen be-

Suchomlinov zum Bahnbauprogramm des finnischen Parlaments bemerkt, dass es nur dann verwirklicht werden könne, wenn zuerst die Mittel für den Bau der Hauptlinie Petersburg—Vaasa und für die Versetzung der Eisenbahnen Finnlands in einen solchen Zustand bewilligt würden, dass rollendes Material von den Bahnstrecken des Kaiserreichs ungehindert darauf fahren könne. Erst nach der Erfüllung dieser Bedingungen könne an die Durchführung der übrigen Teile des Plans gedacht werden. An dieser seiner Forderung — die ausserdem auf einem Befehl des Herrschers vom Jahr 1909 beruhe — erklärte der Kriegsminister unerschütterlich festzuhalten, weil die Armee vom Jahr 1906 her Erfahrungen davon habe, wie die Finnen unter wirtschaftlichen Begründungen für die Reichsverteidigung wichtige Gesichtspunkte beiseitezuschieben suchten.

Der Finanzminister Kokovtsov hatte gemäss dem Auftrag des Ministerrats dem Verhältnis zwischen der geplanten Olonetzzer Bahn und dem finnischen Eisenbahnnetz besondere Beachtung geschenkt. Nach seiner Auffassung war im Augenblick kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen diesen Fragen sichtbar. Die Strecke Petersburg—Petrozavodsk, deren Bau durch einen kaiserlichen Befehl vom 10. Juli 1902 angeordnet worden sei, werde eine selbständige Linie sein, die ihre eigenen, besonderen Aufgaben haben werde, nicht nur als Lokalbahn, sondern auch als Hauptteil der in Zukunft möglicherweise zu bauenden Hauptstrecke nach Kemi und weiter nach Murman. Andererseits müsse man feststellen, dass die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Grenzland Olonetz und Petersburg durch das finnische Eisenbahnnetz künstlich ein wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis dieses Grenzlandes von Finnland herbeiführen würde, was zweifellos im Widerspruch zu den Interessen des Kaiserreichs stehe. Deshalb sei es empfehlenswerter, Petrozavodsk mit Petersburg durch eine selbständige Linie zu verbinden, die in die Hauptstrecke Petersburg—Vologda münden würde. In dieser Richtung waren die technischen Untersuchungen, soweit es der Finanzminister wusste, schon ziemlich weit fortgeschritten. In dem Gesuch des Landtags sei u. a. die Durchführung von Untersuchungen für eine nicht genauer bestimmte »ostkarelische Linie« vorgeschlagen. Kokovtsov vermutete, dass damit eine von Sortavala ostwärts führende Strecke gemeint sei. Schon jetzt könne man beobachten, dass der an Finnland grenzende Teil des Gouvernements Olonetz völlig nach der karelischen Bahn orientiert sei, so dass der Bau einer Zweigbahn von dieser Linie nach Osten dieses Bestreben offenbar nur verstärken würde. Aus diesen Gründen sei es höchst wünschenswert, so bald wie möglich eine Bahnstrecke nach Petrozavodsk zu

ratenden Ausschusses für die Sachen Finnlands vom 28. 5. 1911 ist in der ebengenannten Akte enthalten.

bauen und sie von dort nach Norden weiterzuführen; jedenfalls müsse diese Linie fertig sein, bevor Sortavala mit Petrozavodsk verbunden werde. Hinsichtlich der Strecke Hiitola—Petersburg teilte der Finanzminister mit, dass er es natürlich für die beste Lösung halte, sie ganz auf Staatskosten zu bauen. Da man jedoch berücksichtigen müsse, dass die staatliche Eisenbahnbautätigkeit in anderen Gegenden Russlands viel wichtigere und wesentlichere Aufgaben zu erfüllen habe, war Staatssekretär Kokovtsov bereit, die Überlassung der Bauarbeiten an eine private Gesellschaft zu empfehlen, unter der Bedingung, dass die von ihm erwähnten Interessen des Gesamtreichs in diesem Vertrag ausreichend gesichert würden. Der Meinung Kokovtsovs schloss sich auch der Handels- und Industrieminister Timašev an, indem er die Bedeutung der vom Wasserfall Imatra erhältlichen elektrischen Energie für Petersburg, vor allem für dessen Industrie betonte. Der Verkehrsminister Ruchlov hatte ebenfalls mitgeteilt, dass er die Gewährung der Konzession an eine Privatgesellschaft befürworte. Das vom Landtag vorgelegte Eisenbahnbauprogramm betrachtete er in seiner Gesamtheit als zweckmässig, da es nach der Verbindung verschiedener Hauptlinien untereinander strebe. Deshalb bestehe kein Grund, der Verwirklichung des Plans Hindernisse in den Weg zu legen, wenn nur die Hauptstrecke Petersburg—Vaasa als erste fertiggestellt werde.

»Nachdem sich der Vorsitzende des Ministerrats mit den oben dargelegten Gesichtspunkten vertraut gemacht hatte, stellte er fest, dass die beiden im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit aufgetauchten Fragen, 1) die der Eisenbahnbauten in Finnland und 2) die des Baus einer neuen Bahnlinie von Petersburg an die finnische Grenze, von sehr ernster Bedeutung für das Gesamtreich sind und eingehendste Prüfung erfordern.« Deshalb hielt es Staatssekretär Stolypin für notwendig, diese beiden Fragen in dem besonderen beratenden Ausschuss für die Sachen Finnlands zur Sprache zu bringen, bevor sie dem Ministerrat zur Entscheidung überlassen wurden.

Als der beratende Ausschuss dann an die Prüfung des Bahnbauprogramms des Landtags ging, stellte er fest, dass es wohl gutgeheissen werden könne, wenn es gemäss den Gutachten des Generalgouverneurs und des Senats geändert werde. Einige der darin genannten Linien, wie etwa die Strecken Savonlinna—Pieksämäki und Pieksämäki—Jyväskylä, seien auch in der als strategisch wichtig anzusehenden Hauptlinie Petersburg—Vaasa enthalten. Andere, wie z.B. alle Querbahnlinsen, die die Bahnen Kareliens und Ostbottniens miteinander verbänden, würden die zu ihrem Einflussbereich gehörenden Gebiete der Hauptstadt Petersburg näherbringen. Im übrigen schloss der beratende Ausschuss sich völlig der Äusserung des Kriegsministers an, dass die noch fehlenden Teile der Hauptstrecke Petersburg—Vaasa in der Rangordnung der

Dringlichkeit an die erste Stelle gesetzt werden müssten. »Desgleichen ist dieser Kategorie von erstrangigen Arbeiten, deren Durchführung allein die Möglichkeit zur Ausführung des übrigen Eisenbahnprogramms geben kann, nach der Meinung des besonderen beratenden Ausschusses gemäss dem Allerhöchsten Befehl vom 7./19. Mai 1899 die Weisung hinzuzufügen, dass die Eisenbahnen Finnlands in einen solchen Zustand versetzt werden, dass auf ihnen das rollende Material des Kaiserreichs einschliesslich der schweren Lokomotiven und der Personenwagen ungehindert verkehren kann.«²³

Hinsichtlich der Linie Petersburg—Raasuli—Hiitola hob der beratende Ausschuss die strategischen, politischen und wirtschaftlichen Gründe hervor, die für den Bau der Querbahn sprachen. Vor allem der an der Sitzung teilnehmende Generalstabschef betonte »die besondere Wichtigkeit des baldmöglichsten Baus der Bahn für die Stärkung unserer strategischen Stellung in Finnland«. Ebenso wurden die Gesichtspunkte dargelegt, aufgrund deren Generalgouverneur und Senat von Finnland sich der Gewährung der Konzession für die Strecke Petersburg—Raasuli an einen Privatunternehmer widersetzt hatten. Dabei wurden auch die vom Senat versprochenen geldlichen Opfer nicht vergessen, zu denen er sich bereit erklärt hatte, um diese Alternative zu vermeiden.

Diesem Gedankengang konnten der Finanzminister Kokovtsov und der Staatskontrolleur Charitonov nicht beipflichten, weil dann die in Rede stehende grosse Summe der Staatskasse entnommen werden müsse, die der Entscheidungsgewalt des Kaisers unterstehe. Die in der Staatskasse angesammelten Ersparnisse brauche man, um die Durchführung der Forderungen des Reichs in Finnland zu sichern, und aus ihnen würden auch die zum Ersatz für die fehlende persönliche Wehrpflicht bestimmten Zahlungen geleistet. Ferner bestehe die Absicht, aus der Staatskasse eine Summe von 9 Millionen Rubel für den Bau von Kasernen für die in Finnland stationierten Truppenteile zu bezahlen. Die Lage erfordere natürlich, dass die Regierung sich zu ihren Ausgaben mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht einstelle, wobei sie zuweilen sogar geringfügige Zahlungen verweigern müsse, um die Staatskasse in gesichertem Zustand zu halten. Unter diesen Umständen und da es ja in Finnland einen besonderen, für Eisenbahnbauten bestimmten Verkehrsfonds gebe, komme es einem zweifelhaft vor, ob es zweckmässig sei, die Staatskasse des Grossfürstentums mit einem 20 Millionen Mark übersteigenden Ausgabenposten für Bahnbauten zu belasten, wo es doch vielleicht gelingen werde, die erforderlichen Mittel in normaler Ordnung durch den Landtag zu erhalten oder, was noch wahrscheinlicher sei, einen privaten Unternehmer zu finden, der den Bau der Strecke Raasuli—

²³ In Wirklichkeit enthielt der kaiserliche Befehl von 1899 keine derartige Weisung.

Hiitola zu ebensolchen annehmbaren und alle Interessen der Armee völlig befriedigenden Bedingungen übernehmen würde, wie sie die Ingenieure Höffding und Norpe für den Bau der Linie Petersburg—Raasuli angeboten hätten. In jedem Fall sei es unerwünscht, den Bau einer im Gebiet des Gouvernements Petersburg verlaufenden Bahnstrecke dem finnischen Staat zu übertragen, da es vom Standpunkt der Interessen des Kaiserreichs wesentlich vorteilhafter sei, dass die Zentralregierung diese Linie in der Hand behalte. Darum müsse die Bahn entweder im Rahmen der privaten Eisenbahnbautätigkeit des Kaiserreichs oder aber unmittelbar auf Rechnung der Reichskasse gebaut werden. Die letztgenannte Alternative würde jedoch die Notwendigkeit in sich schliessen, die Gesetzgebungsorgane des Kaiserreichs um die erforderliche Geldsumme zu bitten, so dass der Gang der Dinge nicht mehr ausschliesslich von der Regierung abhinge. Ausserdem werde sich die Bahnlinie trotz ihrer Kürze verhältnismässig teuer stellen, nämlich wegen der Unebenheit des Geländes und der hohen Preise des nötigen Grund und Bodens. Aufgrund alles Dargelegten bestehe gar keine Ursache, auf die vom Finanz- und Verkehrsminister empfohlene Gewährung der Konzession an einen Privatunternehmer zu verzichten. »Dem fügte Staatssekretär Kokovtsov noch hinzu, dass er persönlich sogar unsicher sei, wieweit es überhaupt gesetzmässig sei, Mittel der finnischen Staatskasse für Eisenbahnbauten anzuweisen, da doch schon 1873 nach Fertigstellung der Strecke Riihimäki—Petersburg ein besonderer Verkehrsfonds gebildet und dem Landtag anvertraut worden sei, ein Fonds, dem heutzutage alle Einnahmen der finnischen Staatsbahnen zuflössen.« Schliesslich bedauerte der Finanzminister, dass die Verhandlung der Angelegenheit dadurch beeinträchtigt worden sei, dass dem beratenden Ausschuss nicht genügend eingehende Angaben über den Zustand der Staatskasse und ihre in den nächsten Jahren zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben zur Verfügung gestanden hätten.

Auf die Rede Kokovtsovs antworteten Seyn und Berg, die nun all die Gesichtspunkte vorbrachten, die Stolypin schon früher von ihnen erfahren hatte. Sie unterliessen es auch nicht, die völlige Unzuverlässigkeit der Herren Höffding und Norpe und ihre Abhängigkeit von ausländischem Kapital zu erwähnen. Der Generalstabschef General der Kavallerie Žilinskij fand es unbedingt empfehlenswerter, dass sich die Bahn Petersburg—Vaasa in ihrer ganzen Länge im Besitz des Staates befände, weil so am besten ihre Eignung für Militärtransporte gewährleistet würde. Zu den Zweifeln Kokovtsovs an der Gesetzmässigkeit des Gebrauchs von Staatsmitteln für den in Frage stehenden Zweck bemerkten Seyn und Berg, dass es darüber schon einen kaiserlichen Befehl vom 10./23. Juli 1904 gebe, wonach die Kosten für strategische Eisenbahnen aus Staatsmitteln zu bestreiten seien; das gehe aus dem ausdrücklichen Wortlaut

des Befehls hervor. Das vorgeschlagene Verfahren sei somit nichts Gesetzwidriges.²⁴ Andererseits schein es klar zu sein, dass die finnische Volksvertretung in ihrer derzeitigen Zusammensetzung keine Geldmittel aus dem Verkehrsfonds für den Bau der geplanten Strecke bewilligen werde, weil diese die Ausbreitung des russischen Einflusses nach Karelien erleichtern würde. Deshalb müsse die Linie auf Staatskosten gebaut werden, ein Verfahren, das nach der Beweisführung Graf Bergs keinerlei finanzielle Schwierigkeiten verursachte. Am Ende seiner Darlegungen fügte Generalleutnant Seyn hinzu, dass er es in Zukunft natürlich nicht versäumen werde, dem beratenden Ausschuss alle von diesem gewünschten Angaben und Berechnungen zu beschaffen.

»Nachdem der Besondere Beratende Ausschuss die obenerwähnten Gesichtspunkte erwogen hatte, gelangte er zu der Ansicht, dass es mit Rücksicht auf die ernste Bedeutung für das Gesamtreich, die zweifellos der Hauptstrecke Petersburg—Vaasa beigemessen werden muss, deren Bau von Allerhöchster Seite angeordnet worden ist, unerwünscht wäre, irgendeinen Teil davon einem privaten Unternehmer zu überlassen. Deshalb könnte man alle noch fehlenden Glieder der genannten Hauptlinie, nämlich die Strecken Jyväskylä—Pieksämäki, Pieksämäki—Savonlinna, Hiitola—Raasuli und Raasuli—Petersburg, am besten im Rahmen der staatlichen Eisenbahnbautätigkeit erreichen, wobei die letztgenannte, im Gebiet des Gouvernements Petersburg verlaufende Linie gemäss der ganz richtigen Anmerkung der Staatssekretäre Kokovtsov und Charitonov auf Kosten der Reichskasse gebaut werden muss.« Der im letzten Nebensatz enthaltene Trost konnte in keiner Weise die Tatsache ändern, dass der Vorschlag der genannten Herren eine volle Niederlage erlitten hatte. Das Gesuch Höffdings und Norpes musste abgelehnt werden, und der Verkehrsminister sollte beauftragt werden, unverzüglich die erforderlichen Untersuchungen für den im Kaiserreich gelegenen Teil der Linie vorzunehmen sowie eine Vorlage für die Reichsduma über den Bau dieses Teils auf Kosten der Reichskasse auszuarbeiten. Der zur Durchführung der Untersuchungen nötige Vorschusskredit könne den Geldmitteln entnommen werden, die zum Bau der

²⁴ Dieser Hinweis betrifft die damals erlassene allerhöchste Verordnung über die Teilung des Budgets des Grossfürstentums in den »Fonds der Regierung« und den »Fonds der Stände«. Zum erstgenannten sollten u. a. die für strategische Bahnbauten erforderlichen Mittel gehören. Diese unter Bobrikovs Einfluss entstandene Verordnung war jedoch praktisch niemals unverändert angewandt worden. Seyns und Bergs Handlungsweise bedeutete somit einen Bluff, der sich auf die geringe Kenntnis stützte, die die russischen Minister von den Angelegenheiten Finnlands hatten. Andererseits hielten es Spezialkenner dieser Fragen, wie z. B. Borodkin und Deutrich, aus taktischen Gründen natürlich nicht für angebracht, die wirkliche Sachlage zu enthüllen. Über die Verordnung von 1904 s. näher PAASIKIVI, Muistelmia sortovuosilta II, S. 154—157.

Verbindungsstrecke zwischen den Bahnnetzen Finnlands und des Kaiserreichs bestimmt seien, weil die geplante Linie eine unmittelbare Fortsetzung der Verbindungsbahn bilde.

Hinsichtlich des in Finnland gelegenen Teils der Bahnstrecke hatte der beratende Ausschuss erfahren, dass der Landtag bereits 5 Millionen Mark für die Bauarbeiten an der Linie Savonlinna—Pieksämäki bestimmt habe. Die Frage der Strecke Pieksämäki—Jyväskylä könne gleichfalls schon als entschieden betrachtet werden, da diese Bahnlinie in dem Gesuch des Parlaments vom 15. 11. 1909 enthalten sei. »Was nun die Linie Hiitola—Raasuli betrifft, so ist diese Frage verwickelter, weil der Landtag, dem am 25. 3./7. 4. 1911 eine Allerhöchste Vorlage über Bewilligung von Mitteln für den Bau dieser Linie zugegangen war, die Beschlussfassung unter dem Vorwand umging, dass er über die Sache nicht genug Angaben erhalten habe, obwohl ihm diese in Wirklichkeit gegeben worden waren. Deshalb muss die ausweichende Antwort des Parlaments praktisch nahezu einer Ablehnung gleichgestellt werden. Die Finnen stellen sich zu dieser Bahn feindselig, weil deren politische Bedeutung für sie ungünstig ist, indem sie das Wachsen des russischen Einflusses in Ostfinnland fördert. Unter diesen Umständen ist der Besondere Beratende Ausschuss der Ansicht, dass es zwei mögliche Lösungen des Problems gibt: 1) entweder den Vorschlag des Generalgouverneurs und des Kaiserlich Finnischen Senats über den Bau der genannten Linie auf Kosten der Staatskasse anzunehmen oder 2) von neuem eine entsprechende Vorlage dem Landtag zugehen zu lassen, wobei entweder dieser besonders einberufen oder der regelmässige Landtag des nächsten Jahres abgewartet würde.« Die Erledigung der Angelegenheit auf dem Wege über den Landtag könne insofern Vorteile mit sich bringen, als die Ausgaben für den Bau der Strecke Hiitola—Raasuli, wenn das Parlament die allerhöchste Vorlage annehme, nicht die Staatskasse belasten, sondern dem Verkehrsfonds entnommen werden würden; falls dagegen der Landtag die ihm zugegangene allerhöchste Vorlage ablehne, werde die Notwendigkeit der ersten Alternative ganz klar werden, so dass zugleich für eine Gesetzesvorlage betreffend den Bau der Linie Petersburg—Raasuli günstigere Voraussetzungen geschaffen würden, in den Gesetzgebungsorganen des Kaiserreichs angenommen zu werden. Andererseits würde der Bau der Bahnlinie Hiitola—Raasuli auf Kosten der Staatskasse die praktische Durchführung des Plans beschleunigen und später die Überführung der unmittelbaren Fortsetzung der Strecke Petersburg—Raasuli in den Besitz des russischen Staates erleichtern. Der beratende Ausschuss war jedoch der Meinung, dass die endgültige Entscheidung zwischen diesen Alternativen nur in der Weise möglich sei, dass man die zum Zeitpunkt der Verwirklichung des Plans herrschende allgemeinpolitische Lage berücksichtige. Des-

halb sei es das Beste, die definitive Wahl dem Ministerrat anheimzustellen. So war der beratende Ausschuss zu folgenden Ergebnissen gelangt:

1) Die Durchführung des vom Landtag am 15. 11. 1909 vorgeschlagenen allgemeinen Eisenbahnbauprogramms stosse in der vom Senat beantragten Form auf keine Hindernisse; es müsse jedoch so verwirklicht werden, dass vorher die Querbahn Petersburg—Vaasa fertiggestellt und die finnischen Bahnen in einen Zustand versetzt würden, wie ihn der Verkehr von russischem rollendem Material voraussetze — einschliesslich der schweren Lokomotiven neuesten Typs und der Personenzüge.

2) Dem Verkehrsminister solle der Auftrag erteilt werden, unverzüglich Untersuchungen für die Bahnlinie Petersburg — Raasuli einzuleiten und aufgrund dieser Untersuchungen eine Vorlage für die Reichsduma zwecks Bewilligung von Mitteln auszuarbeiten, damit die ebengenannte Strecke auf Kosten der Reichskasse gebaut werden könne.

3) Das Gesuch der Ingenieure Höffding und Norpe solle abgelehnt werden.

4) Die Bahnstrecke Hiitola — Raasuli solle entweder unmittelbar aus den Mitteln der Staatskasse finanziert werden oder aber aus dem Verkehrsfonds, indem eine neue Vorlage dem Landtag zugeleitet werde.

5) Die endgültige Wahl zwischen diesen Alternativen sei dem Ministerrat zu überlassen.

Seyn konnte nun zufrieden sein. Unterstützt vom Vorsitzenden des Ministerrats und vom Chef des Generalstabs, hatte sein Standpunkt ungeachtet der Einwände der Wirtschaftssachverständigen Kokovtsov und Charitonov einen vollständigen Sieg errungen. Die von Žilinskij vorgebrachten Begründungen hatten militärischen, diejenigen Stolypins dagegen politischen und nationalen Charakter, aber beide verfolgten dasselbe Ziel. Die Frage der Gewährung einer Konzession an einen Privatunternehmer war nun endgültig begraben. Die Eigentümlichkeit der Lage zeigt sich deutlich in der Tatsache, dass es Generalgouverneur Seyn und Senator Graf Berg durch Berufung auf die Interessen des Gesamtreichs, wobei auch der Gedanke an eine Russifizierung Ostfinnlands mitspielte, gelungen war, einen Plan abzuwehren, dessen Verwirklichung für die künftige politische und wirtschaftliche Entwicklung Finnlands unabsehbare Gefahren hätte heraufbeschwören können. Wenn die elektrische Energie des Imatra wirklich nach Petersburg geleitet worden wäre, hätte die dadurch entstehende Situation später höchstwahrscheinlich zu sehr schweren Konflikten geführt.

Schon am 10. Februar 1911 hatte der stellvertretende Generalstabschef, General der Infanterie Artamonov, sich beim Generalgouverneur von Finnland danach erkundigt, in welchem Stadium sich die Untersuchungen und Pläne

für die Strecke Hiitola — Raasuli befänden. Seyn leitete die Anfrage an den Verkehrssenator Berg weiter, aber trotz späteren Mahnungen kam die Antwort erst im Dezember desselben Jahres.²⁵ Nun stellte sich auch die Ursache der Verzögerung heraus. Als Berg zusammen mit dem Aufsichtsbeamten für die finnischen Eisenbahnen, dem Wirklichen Staatsrat Krüger, die technischen Baubedingungen für die Linien Hiitola — Raasuli, Savonlinna — Pieksämäki und Pieksämäki — Jyväskylä geprüft hatte, Bedingungen, die die Wege- und Wasserbauverwaltung ausgearbeitet hatte, war ihm aufgefallen, dass sie auf ganz anderen Berechnungen fussten als denen, die im Kaiserreich genehmigt waren. Daraufhin musste man sich natürlich genau über alle in diesem Zusammenhang notwendigen technischen Anforderungen unterrichten, die bei den Bahnen des Kaiserreichs gestellt wurden. (Man muss feststellen, dass das Fehlen dieser vorläufigen Angaben kein besonders gutes Bild von den Berufskennnissen Krügers gibt.) Erst am 18. 11./1. 12. 1911 war es Berg gelungen, ein ausreichendes Material zusammenzubringen und zugleich die Sache dem Senat vorzulegen. Da der so entstandene neue Bauplan noch nicht die Bestätigung des Verkehrsministeriums erhalten hatte, konnte der Senat ihn nicht endgültig annehmen. Da jedoch andererseits die Bauarbeiten an der Strecke Savonlinna — Pieksämäki sowie die Untersuchungen für die Strecken Hiitola — Raasuli und Pieksämäki — Jyväskylä schon in vollem Gang waren, hielt es der Senat für begründet, sogleich die neuen technischen Baubedingungen bis auf weiteres in Kraft treten zu lassen, bis sie vom Verkehrsministerium bestätigt würden. Diese Baubestimmungen betrafen technische Einzelheiten wie die Tragfähigkeit des Bahnkörpers und der Brücken, die Länge der Bahnsteige und ihre Erstreckung von den Gleisen aus, die Placierung der Wassertürme usw. An demselben Tage sandte Berg einen Brief²⁶ an Seyn, worin er seine Besorgnis wegen der vom besonderen beratenden Ausschuss vorgebrachten Forderungen äusserte, die sich auf die Anpassung der Bahnen Finnlands an den ungehinderten Verkehr schwerer Lokomotiven neuesten Typs aus dem Kaiserreich bezogen. Diese Anpassung, die auch die Kommission des Ingenieurs Lesnevskij seinerzeit gar nicht berücksichtigt habe, werde Kosten von 71 Millionen Mark beanspruchen. Unter den herrschenden Verhältnissen glaubte Graf Berg so weitgehende Änderungsarbeiten nicht einmal planen zu können, und er bat Seyn, den Ministerrat davon in Kenntnis zu setzen, damit der betreffende Beschluss des beratenden Ausschusses korrigiert werde. Seyn bat daraufhin Berg durch seinen Kanzleichef Borovitinov, sein Gesuch eingehender zu begründen. Insbesondere sollte

²⁵ KKK IV. Abteilung 8 III 14/1909.

²⁶ Ibidem.

Berg klarstellen, welche Strecken in Finnland ausserhalb des Verkehrs schwerer Lokomotiven bleiben müssten und was für Massnahmen zur Verbesserung der Mobilmachungsbereitschaft der finnischen Bahnen ergriffen werden sollten. Ausserdem wollte Seyn wissen, ob die von Berg ausgesprochene Ablehnung sich nur auf schwere Lokomotiven oder auch auf Personenzüge aus dem Kaiserreich beziehe.

Der Leiter der Verkehrsexpedition des Senats begnügte sich jedoch nicht damit, sondern reiste selbst nach Petersburg, um die Angelegenheit persönlich bei den obersten Verkehrsbehörden Russlands zu klären. Die Ergebnisse dieser Reise gehen aus dem Bericht hervor, den Berg an Borovitinov schickte.²⁷ Nach der Meinung des Senators war es völlig unmöglich, die Anpassung der Eisenbahnen Finnlands an den Verkehr schwerer Lokomotiven neuesten Typs aus dem Kaiserreich zu beschliessen, bevor entschieden sei, in welchem Mass eine solche Massnahme überhaupt notwendig wäre, bevor die dadurch beanspruchten Kosten geschätzt seien und (im Fall einer positiven Entscheidung) die Art der Durchführung festgelegt sei. »All dies steht heute noch aus, weil die Kommission von Ingenieur Lesnevskij diese Frage nicht behandelt hat. Der Herr Verkehrsminister äusserte mir gegenüber in einem persönlichen Gespräch, dass auch die Anpassung der Bahnen des Kaiserreichs an den Verkehr der erwähnten Lokomotiven an vielen Orten einen vollständigen Umbau der erstgenannten erfordert, und dass die betreffende Bestimmung versehentlich ins Protokoll des besonderen beratenden Ausschusses gekommen ist, weil er Derartiges gar nicht vorgeschlagen hat. Ebenso äusserte mir gegenüber der Leiter der Militärtransportverwaltung, er halte die Anpassung der finnischen Eisenbahnen an den Verbindungsverkehr von Personenzügen für einen 'Luxus', den die Armee nicht gefordert habe.« Andererseits war die Frage der Anpassung der Eisenbahnen Finnlands vor kurzem einer allseitigen technischen Prüfung unterzogen und auch vom Ministerrat entschieden worden, der am 3. 11. 1909 das nunmehr durchgeführte Änderungsprogramm angeordnet hatte (s. das Kapitel »Der Verbindungsverkehr«). Unter diesen Umständen teilte Berg mit, er könne keine neuen Änderungsmassnahmen ergreifen, bevor die Sache vom technischen Standpunkt eingehend untersucht sei. Eine solche Darlegung sei im Protokoll des beratenden Ausschusses nicht enthalten. Der Ministerrat könne einen Beschluss von der erwähnten Art nicht fassen, weil dieser rein technische Sachkenntnis erfordere. Es lässt sich leicht feststellen, dass Bergs Besuch in Petersburg sein Selbstbewusstsein beträchtlich erhöht hatte. Auf Seyns Erkundigung nach der Mobilmachungsbereitschaft der fin-

²⁷ KKK ibidem, Berg an Borovitinov am 8./21. 12. 1911.

nischen Bahnen antwortete Berg, dass der Leiter der Militärtransportverwaltung vor allem die Strecken Haapamäki — Jyväskylä und Hiitola — Elisenvaara beanstandet habe, auf denen »die Durchfahrtsmöglichkeiten von Militärlügen normalen Typs völlig unbefriedigend« seien. »Schliesslich kann man nicht umhin festzustellen, dass den Interessen des Reichs ernste Nachteile erwachsen können, wenn man die im Protokoll des besonderen beratenden Ausschusses enthaltene, gegen den Landtag gerichtete Drohung gutheisst, die künftigen Eisenbahnbauten des Grenzlandes zu unterbrechen, bis die von dem Herrn Verkehrsminister und dem Herrn Leiter der Militärtransportverwaltung als unnütz angesehene Anpassung der Bahnen zu Ende geführt ist. Das kann zur Folge haben, dass das Parlament sich weigert, Mittel für die strategische Linie Petersburg — Vaasa zu bewilligen, die doch ganz unentbehrlich für die Reichsverteidigung ist.« Scyn brachte dem Vorsitzenden des Ministerrats, Kokovtsov, die Ansicht Bergs zur Kenntnis und befürwortete das von diesem vorgeschlagene Verfahren als »vorsichtiger und zweckmässiger«. ²⁸

Der Ministerrat unterzog die Angelegenheit am 15. 12. 1911 einer endgültigen Prüfung. ^{28a} Seiner Meinung nach war die Forderung, dass die Hauptstrecke Petersburg — Vaasa fertiggestellt werden müsse, bevor andere Bahnbauarbeiten in Angriff genommen würden, völlig am Platz. Hinsichtlich des rollenden Materials teilte der Gehilfe des Verkehrsministers, Dumitraško, mit, dass die für die Armee notwendigen Änderungsarbeiten an den finnischen Bahnen schon nahezu fertig seien. »Natürlich wäre es wünschenswert, die Eisenbahnen Finnlands mit der Zeit noch mehr dem Verkehr von rollendem Material anzupassen, das von den Bahnen des Kaiserreichs kommt, aber eine derartige Aufgabe kann man jetzt wohl kaum zu einer kategorischen Bedingung machen, ohne die keinerlei Erweiterung des finnischen Bahnnetzes möglich wäre.« Dieser Meinung Geheimrat Dumitraškos schloss sich der Ministerrat an, mit um so mehr Grund, als der in der Sitzung anwesende Kriegsminister bestätigte, dass die schon erreichten Erfolge der Armee genügten, indem Güterwagen und dreiachsige Lokomotiven des Kaiserreichs die Möglichkeit zum Fahren auf den Bahnen Finnlands hätten. Zugleich machte General Suchomlinov darauf aufmerksam, dass es überhaupt nicht nötig sei, an alle finnischen Bahnen gleiche Anforderungen inbezug auf den Verkehr von rollendem Material aus dem Kaiserreich zu stellen, sondern dass man nur Veranlassung habe, diese Forderungen an Linien von mehr oder weniger grosser strategischer Bedeutung zu stellen. Mit diesen Begründungen gelangte der

²⁸ KKK ibidem, Scyn an Kokovtsov am 9./22. 12. 1911.

^{28a} KKK ibidem, gedruckte Kopie des Protokolls.

Ministerrat zu dem Ergebnis, dass die in Rede stehende, im Protokoll des beratenden Ausschusses vorkommende Forderung fallen zu lassen sei, weil sie die Entwicklung des finnischen Bahnnetzes behindern könne. Dies sei um so begründeter, als die betreffenden schweren Lokomotiven nicht einmal auf allen Bahnstrecken des Kaiserreichs eingesetzt werden könnten. Ausserdem würden die Änderungsarbeiten viel zu sehr die Staatskasse belasten, weil es natürlich sich von selbst verstehe, dass der Landtag sich weigern würde, die nötigen Geldmittel aus dem Verkehrsfonds zu bewilligen. Die Beseitigung der im Protokoll des beratenden Ausschusses enthaltenen Bestimmung bedeute jedoch nicht, dass nicht auch weiterhin für die Entwicklung der Eisenbahnen Finnlands im Hinblick auf den Verkehr von Zügen aus dem Kaiserreich gesorgt werden müsste. »Diese Fürsorge ist auch in Zukunft ohne Schwankungen zu beweisen, zumal da dem Verkehrsministerium nunmehr das Recht zur Überwachung der finnischen Eisenbahnen verliehen worden ist. In dieser Hinsicht wäre es nach der Meinung des Ministerrats am zweckmässigsten, dem genannten Ministerium den Auftrag zu erteilen, in Zusammenarbeit mit der Armee und dem Kaiserlich Finnischen Senat einen genau erwogenen Plan für die Anforderungen auszuarbeiten, die die finnische Eisenbahndirektion in bestimmten Fristen zu erfüllen hat, so dass auf diese Weise das ganze Programm unverzüglich entsprechend den Anforderungen der Behörden des Kaiserreichs zu Ende geführt wird. Die Kosten wären aus den Mitteln des finnischen Staates zu bestreiten.« In diesem Zusammenhang erklärte der Ministerrat, dass er besonders einige schon früher dem Verkehr übergebene Teile der Hauptlinie Petersburg — Vaasa im Auge behalte, die nicht den an »Magistralen« zu stellenden Anforderungen entsprächen.²⁹ Die Ausbesserungsarbeiten auf diesen Strecken müssten gleichzeitig mit den Bauarbeiten der fehlenden Teile beginnen. Das ganze oben wiedergegebene Programm ist zugleich offensichtlich auch als Misstrauensvotum für den Aufsichtsbeamten Krüger zu betrachten, denn in seinen Aufgabenkreis hätte es gerade gehört, für derartige Dinge Sorge zu tragen.

Der Ministerrat ging darauf zu der vom beratenden Ausschuss offen gelassenen Frage der Bauordnung für die Bahnstrecke Hiitola — Raasuli über und stellte fest, dass man, da es ja in Finnland einen besonderen Verkehrsfonds für Eisenbahnbauten gebe, auch in diesem Fall die erforderlichen Mittel aus diesem zu erhalten versuchen müsse. Deshalb hielt es der Ministerrat für das Beste zu empfehlen, dass dem Landtag eine neue allerhöchste Vorlage über den Bau der in Frage stehenden Linie zugeleitet werde; falls jedoch das Parlament

²⁹ S. näher das Kapitel »Die Mobilmachungsvorbereitungen«.

nicht bereit sein sollte, Geldmittel aus dem Verkehrsfonds zu bewilligen, oder sich von neuem unter irgendeinem Vorwand weigern sollte, die Sache zu verhandeln, sei der Bau der Strecke ohne die geringste Verzögerung auf Kosten der Staatskasse in Angriff zu nehmen, da ja nach den Angaben des Generalgouverneurs der Zustand dieser Kasse alle Möglichkeiten dazu biete.

Warum beschloss der Ministerrat, eine neue Vorlage für den Landtag zu empfehlen, und verlangte nicht den sofortigen Beginn der Arbeiten auf Kosten der Staatskasse? Um die Antwort auf diese Frage zu finden, muss man gleich anfangs beachten, dass nicht einmal der besondere beratende Ausschuss für die Angelegenheiten Finnlands im Mai 1911, als Ministerpräsident Stolypin noch lebte, die Frage des Verfahrens hatte endgültig entscheiden wollen, sondern dass er die Entscheidung aufgeschoben hatte. Als die Sache nun im Dezember desselben Jahres von neuem auf die Tagesordnung gesetzt wurde, war Stolypin schon von der Bühne des Lebens abgetreten, und den Sitz des Ministerratsvorsitzenden hatte der Finanzmann Kokovtsov inne, der — wie wir gesehen haben — von den Auffassungen seines Vorgängers wesentlich abweichende Meinungen vertrat. Seiner Ansicht nach sollte man die Mittel der Staatskasse zu schonen suchen und nicht auf sie zurückgreifen, bevor die Erfahrung völlig klar gezeigt hätte, dass keine anderen Finanzierungsmöglichkeiten beständen. Da der Plan vorlag, dem Landtag des Jahres 1912 eine allerhöchste Vorlage über den Bau der Strecke Pieksämäki — Jyväskylä zuzuleiten, konnte man nach Kokovtsov in demselben Zusammenhang auch eine Vorlage über den anderen Teil der Hauptstrecke Petersburg — Vaasa geben, nämlich über die Linie Hiitola — Raasuli. Falls das Parlament einen positiven Beschluss fasse, sei damit auch das Finanzierungsproblem gelöst. Falls dagegen ein gegenteiliger Landtagsbeschluss zustande komme, entstehe ebenfalls eine ganz klare Situation, so dass man unverzüglich auf Kosten der Staatskasse mit den Bauarbeiten beginnen werde. Zweifellos war sich Kokovtsov als Finanzmann völlig klar darüber, dass ein sofortiges Zurückgreifen auf die Mittel der Staatskasse einen ernststen Konflikt mit dem finnischen Landtag verursacht hätte, und es gehörte in diesem Zeitpunkt nicht zu seinen Zielen, einen solchen Konflikt absichtlich heraufzubeschwören. Es sei in jeder Hinsicht klüger, dem Parlament noch einmal Gelegenheit zu geben, seine »Vernünftigkeit« zu beweisen. Sicherlich haben auch die wiederholten Bitten und Mahnungen Ministerstaatssekretär Langhoffs dazu beigetragen, dass dem Landtag eine neue Vorlage über den Bau der Strecke Hiitola — Raasuli zuing.³⁰ Die übrigen Teile

³⁰ LANGHOFF, a.a.O. I S. 312—313. In einem Brief an Mechelin vom 12./25. September 1911 spricht der Ministerstaatssekretär sich selbst das ganze Verdienst daran

des Protokolls des beratenden Ausschusses genehmigte der Ministerrat ohne Änderungen, und am 20. 1. 1912 bestätigte der Kaiser diesen Beschluss anlässlich des Vortrags von Ministerpräsident Kokovtsov.³¹

Der Vorsitzende des Ministerrats war seiner Sache dermassen sicher, dass er schon vor dem endgültigen Vortrag beim Herrscher den Beschluss des Ministerrats Seyn mitteilte und diesen aufforderte, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen.³² Der Generalgouverneur beauftragte denn auch den Senat, so schnell wie möglich einen Vorschlag auszuarbeiten, der als Entwurf zu einer allerhöchsten Vorlage über den Bau der in Rede stehenden Bahnstrecke dienen sollte.³³ Der Form halber wurde auch Langhoff von der Angelegenheit benachrichtigt, der dann im Namen Finnlands diese schon längst entschiedene Sache noch einmal dem Kaiser vortragen musste.³⁴ Erst jetzt wurde somit das Eisenbahngesuch des Landtags von 1909 auch formal erledigt. Der Herrscher hatte nichts gegen die Verwirklichung dieses Plans in der vom Senat vorgeschlagenen Form einzuwenden, wenn nur zuerst die Hauptlinie Petersburg — Vaasa fertiggestellt wurde.

Der Senat zögerte durchaus nicht, sondern ging gleich nach Erhalt der Weisung schnell an die Ausarbeitung des Entwurfs zur Vorlage. Zu diesem Zweck wurde im Januar 1912 ein Komitee eingesetzt, zu dessen Vorsitzendem der Senat Staatsrat August Ramsay berief; als Mitglieder fungierten Kommerzienrat Juho Lallukka, Stadtarzt Emil Luukkonen und Dr. phil. Rolf Thesleff. Das Komitee ging gar nicht auf Probleme des Transitverkehrs ein, sondern wandte seine Aufmerksamkeit lediglich örtlichen Gesichtspunkten zu. Wenn die geplante Bahn mehr im Osten geführt werde, müsse sie — abgesehen von der Stadt Käkisalmi — verhältnismässig karge und undicht besiedelte Gegenden

zu, dass in der damals noch ungelösten Frage dem Landtag eine neue Vorlage zugehen werde. Nachdem er über die Besprechungen berichtet hat, die er mit Kokovtsov über die Sache geführt hatte, fährt er fort: ». . . wenn der Landtag eine neue Vorlage erhält, die Bahn Hiitola — Raasuli zu bauen, anstatt dass diese nach Graf Bergs Drohung vonseiten des Ministerrats gebaut würde, so wird niemand eine Ahnung davon haben, dass ich es bin, der das durchgesetzt hat.« Wie aus dem oben Dargelegten hervorgeht, hat Langhoff hier — offenbar unabsichtlich — seinen Anteil übertrieben. Der Beschluss des Ministerrats fusste auf Realitäten und war völlig von den eigenen Interessen Russlands diktiert.

³¹ KKK IV. Abteilung 8 III¹⁴/1909.

³² Kokovtsov an Seyn am 28. 12. 1911. KKK II. Abteilung 13—2/1912.

³³ Seyn an Markov am 28. 12. 1911/10. 1. 1912 und an den Senat am 31. 12. 1911/13. 1. 1912, *ibidem*. Die amtliche Mitteilung über die Bestätigung des Beschlusses durch den Herrscher erhielt man erst nahezu einen Monat später: Kokovtsov an Seyn am 25. 1. 1912. KKK IV. Abteilung 8 III¹⁴/1909.

³⁴ VSV 134/1912.

im Ufergebiet des Ladogasees durchqueren. Ausserdem wäre sie dann etwa 10 km länger als eine von Kiviniemi direkt nach Hiitola geführte Linie, die wiederum reiche und dichtbesiedelte Gegenden durchschneiden würde. Nötigenfalls könne man von dieser Linie aus eine Zweigbahn nach Käkisalmi bauen. Aus diesen Gründen befürwortete das Komitee eine mehr im Westen und über Räisälä verlaufende Richtung der geplanten Strecke.³⁵ Auf denselben Standpunkt stellte sich in der Hauptsache auch der Senat, der jedoch erklärte, dass der Bau der Zweigbahn nach Käkisalmi sehr gut aufgeschoben werden könne, weil ihre Bedeutung höchstwahrscheinlich recht gering sein werde. Die Kosten würden insgesamt 13.900.000 Mark betragen, und die Bauarbeiten sollten im Herbst 1913 anfangen; dafür solle für das ebengenannte Jahr eine Summe von einer Million Mark aus dem Verkehrsfonds angewiesen werden.³⁶ Weder Generalgouverneur Seyn noch der Ministerrat hatten gegen den Entwurf etwas einzuwenden, und der Kaiser genehmigte ihn, als Ministerstaatssekretär Langhoff ihm am 27. 3./9. 4. 1912 Vortrag hielt.³⁷

Im vorhergehenden Frühling hatte der Landtag die allerhöchste Vorlage über den Bau der Strecke Hiitola — Raasuli mit der Begründung abgelehnt, dass nicht genügend genaue Angaben über die unmittelbare Fortsetzung dieser Linie von der finnischen Grenze bis nach Petersburg vorhanden seien. Wie war die Lage in dieser Hinsicht jetzt? Der besondere beratende Ausschuss hatte in seiner Sitzung am 28. 5. 1911 dem Verkehrsministerium den Auftrag erteilt, Untersuchungen für die Bahnstrecke Petersburg — Raasuli vorzunehmen. Diese Untersuchungen waren denn auch im Sommer 1911 durchgeführt worden, und auf der Grundlage, die sie ergeben hatten, hatte der Ministerrat am 15. 12. 1911 den Bau der Bahn beschlossen. Der Kaiser bestätigte diese Entscheidung am 20. 1. 1912, und im April desselben Jahres wurde der Plan zwecks Bewilligung der nötigen Geldmittel der Reichsduma vorgelegt. In diesem Stadium befand sich der Plan für die in russischem Gebiet verlaufende Strecke, als die Frage der Linie Hiitola — Raasuli im finnischen Parlament zur Sprache kam.³⁸ Es ist natürlich, dass diese Sachlage in der allerhöchsten Vorlage, die dem Landtag zuzuging, nicht unerwähnt blieb.

Im Parlament war die schroffste Opposition (z. B. der Jungfinne J. Castrén, der Sozialdemokrat K. H. Wiik u.a.) der Meinung, dass die allerhöchste Vor-

³⁵ CASTRÉN, a.a.O. S. 124—126. Über die örtlichen Streitigkeiten über die Richtung der zu bauenden Bahn s. näher J. SARKANEN, Käkisalmen kaupungin ja maalaiskunnan historia III 1870—1939. Lahti 1958, S. 420—428.

³⁶ KKK II. Abteilung 13—2/1912, VSV 81/1914.

³⁷ Ibidem.

³⁸ Finljandija. Obzor periodičeskoj pečati XXI S. 91.

lage über die Bahnstrecke Hiitola — Raasuli von neuem abgelehnt werden müsse, weil das im Jahr 1909 vom Landtag beschlossene Eisenbahnprogramm immer noch auf seine Verwirklichung wartete. Dabei wurde auch auf die nationalen Gefahren hingewiesen, die die neue Linie mit sich bringen werde.³⁹ Nach der Ansicht des Abgeordneten Mechelin war es nicht sachgemäss und auch juridisch nicht notwendig, an dem Bahnbauprogramm von 1909 unbedingt festzuhalten. Die Geschichte der Eisenbahnen Finnlands zeige, dass man gefasste Beschlüsse oft habe ändern müssen. Beim vorigen Mal sei die Regierungsvorlage abgelehnt worden, weil die Angelegenheit nicht genug vorbereitet gewesen sei. Diese Begründung könne man jetzt nicht mehr vorbringen. Die beantragte Strecke entspreche einem wirtschaftlichen Bedürfnis, und man solle sie über Käkisalmi führen. Eine nationale Gefahr sei zwar vorhanden, aber durch Hebung des Wirtschaftslebens der Karelischen Landenge werde man zugleich eine Verstärkung der Solidarität sichern, die diese Landschaft gegenüber dem Vaterland fühle. Als im Laufe der Debatte behauptet wurde, dass die Hervorhebung strategischer Gesichtspunkte Opposition gegen den in Frage stehenden Bahnplan erwecke, erklärte der zur Altfinnischen Partei gehörende J. K. Paasikivi, er sei darüber anderer Meinung: »Dieser Umstand sollte meines Erachtens kein Grund sein können, der Opposition gegen diese Strecke erregte, denn die Stellung unseres Landes im russischen Reich verpflichtet uns, die von Russland vorgebrachten militärischen, strategischen Gesichtspunkte ausreichend zu berücksichtigen. In diesem Fall können wir das um so lieber tun, als die wirtschaftlichen Interessen der Provinz, ja sogar des ganzen Landes mit dem Bau dieser neuen Bahn im Einklang stehen. Denn der Bau einer Eisenbahn, um die Bedürfnisse der Ostteile der Karelischen Landenge zu befriedigen, ist schon lange als nötig anerkannt worden.« Der Ablehnungsvorschlag wurde von einer so kleinen Minderheit unterstützt, dass seine Anhänger es nicht einmal für angebracht hielten, um eine Zettelabstimmung zu bitten. Sowohl im Eisenbahnausschuss als auch bei der endgültigen Beschlussfassung über die Sache in der Plenarsitzung des Landtags schenkte man hauptsächlich den wirtschaftlichen Gesichtspunkten Beachtung, wobei die örtlichen Interessen wieder einmal stark in den Vordergrund traten und wirksam zu dem positiven Endergebnis beitrugen. In der entscheidenden Abstimmung standen gegeneinander der Antrag, die Linie über Käkisalmi zu führen, und der Regierungsantrag; der letztgenannte unterlag im Stimmenverhältnis 93:90. Die Kosten wurden auf insgesamt 14.750.000 Mark veranschlagt. Davon wurde

³⁹ Landtagsprotokoll vom 17. 5. 1912 S. 579—608; Regierungsvorlage Nr. 10 Landtagsakten III; TUOMINEN, a.a.O. S. 358—359.

eine Million für das Jahr 1913 angewiesen. Zuerst sollten die Arbeiten an der Bahnstrecke Hiitola — Käkisalmi in Angriff genommen werden. So hatte das Parlament endlich den Bau der in der allerhöchsten Vorlage beantragten Linie Hiitola — Raasuli beschlossen, wenn auch mit einer Richtung, die von der abwich, die sich die russischen Machthaber gedacht hatten. Nun mussten sie zu der neuen Situation Stellung nehmen.

Nachdem der Senat von dem Landtagsbeschluss Kenntnis erhalten hatte, beilte er sich diensteifrig, ein Gutachten darüber zu erstatten, schon bevor die amtliche Antwort des Parlaments auf die allerhöchste Vorlage eingetroffen war.⁴⁰ Der Senat stellte fest, dass die Regierungsvorlage dem Antrag, die Bahn über Käkisalmi zu führen, nur mit einer Differenz von drei Stimmen unterlegen sei, was man keineswegs als eine autoritative Entscheidung ansehen könne. Die Frage sei schon zweimal im Senat, in der Kanzlei des Generalgouverneurs und im Ministerrat bis in die Einzelheiten erörtert worden, wobei sich alle diese Behörden beidemal für eine gerade, über Räisälä verlaufende Linie ausgesprochen hätten, die auch der Kaiser für richtig halte. Danach brachte der Senat nochmals die wirtschaftlichen Gründe vor, die für eine über Räisälä geführte Strecke sprächen, wobei er besonders die Bedeutung einer möglichst geraden Linie für den Transitverkehr betonte. Die Anhänger einer östlicheren Bahnrichtung hätten ausser wirtschaftlichen Faktoren als Motiv das Bestreben angeführt, Käkisalmi zu einer Art von ökonomischem und kulturellem Zentrum des südlichen Karelens zu machen. Wenngleich man derartigen Begründungen nicht alle Berechtigung absprechen könne, sei doch zu beachten, dass das wirkliche Zentrum Südkareliens natürlich Petersburg sei und in erster Linie versucht werden müsse, die Verbindungen dorthin zu verbessern. Noch im Frühling desselben Jahres hätten nahezu alle Kreise in Finnland sich kategorisch dem Bau der Strecke Hiitola — Raasuli überhaupt widersetzt. Allmählich habe man jedoch die Vorteile dieser geplanten Bahnlinie einzusehen gelernt, und infolgedessen habe die Vorlage der Regierung ganze 90 Stimmen für sich gewonnen. Es sei sehr wahrscheinlich, dass im nächsten Landtag der Erfolg noch besser sein werde. Da man die Arbeiten so einrichten könne, dass keine nennenswerte Verzögerung entstehe, solle die Antwort des Parlaments abgelehnt und dem Landtag des Jahres 1913 noch einmal Gelegenheit gegeben werden, seine Meinung über die Sache zu äussern.⁴¹

⁴⁰ Gutachten des Senats vom 31. 5. 1912. KKK II. Abteilung 13—2/1912. VSV 81/1914.

⁴¹ Unter den schroffen Konstitutionalisten hatte die auf wirtschaftlichen Gesichtspunkten beruhende Stellungnahme des Landtags sichtlich Ärger erregt. Sie hatten

Der Ministerrat stellte sich jedoch überraschend auf einen ganz anderen Standpunkt. Aufschluss über seine Motive gibt in wesentlicher Weise ein Memorial des Kanzleichefs v. Plehwe, das zwar undatiert ist, aber augenscheinlich zur Grundlage der Verhandlung der Angelegenheit in der Sitzung des Ministerrats bestimmt gewesen ist.⁴² Nach der Auffassung v. Plehwes wirkte der Vorschlag des Senats, wenn man ihn oberflächlich betrachtete, in jeder Hinsicht annehmbar. In Wirklichkeit sei der Sachverhalt jedoch bei weitem nicht so klar. Der Senat habe keine Garantien dafür zu bieten vermocht, dass der Landtag des folgenden Jahres tatsächlich auf die Alternative verzichte, die eine über Käkisalmi verlaufende Richtung enthalte. »Der ungeheure Vorteil der vom Parlament angenommenen Variante besteht darin — natürlich vorausgesetzt, dass der Landtag für den Bau dieser Bahnstrecke keine solchen Bedingungen stellt, die die Regierung nicht annehmen kann —, dass wir, falls der Herrscher den Bau der Linie Hiitola—Raasuli über Käkisalmi genehmigt, die Möglichkeit haben, in nächster Zukunft die Frage eines der strategisch wichtigsten Teile der Hauptstrecke Petersburg—Vaasa einer endgültigen und für die Regierung günstigen Lösung zuzuführen, eines Teiles, dessen Bau auf Allerhöchsten Befehl an die erste Stelle zu setzen ist.« Nach dem Vorschlag des Parlaments würde die Bahn auf Kosten des Verkehrsfonds gebaut werden, ohne im geringsten die Staatskasse in Anspruch zu nehmen, deren sparsame Benutzung die Regierung immer als eins ihrer Ziele betrachtet habe. Auch das Kriegsministerium habe seinerzeit nichts dagegen einzuwenden gehabt, dass die Linie über Käkisalmi geführt

die Absicht gehabt, den Markovschen Senat nach Möglichkeit zu boikottieren. Nun war die Front an der Frage der Linie Hiitola — Raasuli zerbrochen, indem Delegationen aus verschiedenen Gegenden eine nach der anderen beim Senat vorsprachen, um jeweils eine durch ihr Gebiet verlaufende Strecke zu befürworten. Besonders unter den Konstitutionalisten Kareliens, wo man die nationale Gefahr am deutlichsten spürte, scheint diese Handlungsweise Verbitterung erweckt zu haben (vgl. die Zeitungen *Wiborgs Nyheter* vom 10. 8. 1912, *Karjala* vom 26. 10. 1913, *Hbl* vom 23. 8. 1913, *Helsingin Sanomat* vom 14. 11. 1913). Russischerseits wurden derartige Äusserungen mit aufrichtiger Schadenfreude vermerkt (vgl. KKK II. Abteilung 13—2/1912, *Finländskaja Gazeta* vom 2. 9. und 19. 11. 1913). Im übrigen beachtete die russische Presse nach 1911 die Sache nicht mehr besonders, sondern sie begnügte sich hauptsächlich mit Nachrichten über das Fortschreiten des Unternehmens und Spekulationen über die einzelnen Alternativrichtungen (vgl. *Novoje Vremja* von 28. 7. 1912, 4. 1. und 9. 1. 1914).

⁴² Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 361/1911. Nach einem Vermerk ist das Memorial in der Kanzlei des Ministerrats abgefasst, so dass natürlich der Kanzleichef dafür verantwortlich war. In welchem Umfang bei dieser Arbeit die Hilfe aussenstehender Sachverständiger in Anspruch genommen worden ist, geht aus den verfügbaren Quellen nicht hervor.

werde. Falls dagegen die vom Parlament beschlossene Variante verworfen würde und dem Landtag des Jahres 1913 die vom Senat erwähnte Vorlage zuginge, würde dieses Verfahren nicht nur die Entscheidung um ein Jahr hinauschieben, sondern auch Anlass zu ernstesten Zweifeln geben. »Wenn man berücksichtigt, dass nach den vorliegenden, wenn auch nur aus privater Quelle stammenden Nachrichten der Beschluss des Landtags über den Bau der Linie Hiitola—Raasuli auf Kosten des Verkehrsfonds auf einer sehr geringen Stimmenmehrheit beruhte und hauptsächlich nur vonseiten solcher Abgeordneter starke Unterstützung fand, die in Südkarelien und vor allem in der Umgebung von Käkisalmi zu Hause sind, erscheint die Berechnung des Senats, wonach seine Variante im Jahr 1913 angenommen werden würde, als recht schwach begründet. Viel glaubhafter ist, dass der Landtag entweder die Vorlage betreffend die Strecke Hiitola—Raasuli ganz ablehnt oder aber von neuem die Alternativrichtung über Käkisalmi befürwortet. Beide Entscheidungen würden die Regierung in eine höchst unangenehme Lage versetzen. Entweder müsste diese völlig unentbehrliche Bahn auf Kosten der Staatskasse gebaut werden, indem diese nahezu 15 Millionen Mark verbraucht würden, oder aber — wenn das Parlament die zweite Alternative annähme — müsste man die von der Höchsten Gewalt schon einmal abgelehnte Richtungsvariante genehmigen, was wohl kaum passend wäre.»

Aufgrund des von ihm Dargelegten vertrat v. Plehwe die Ansicht, dass man die Gesichtspunkte des Senats nicht als überzeugend genug ansehen könne. Deshalb sei es das Beste, dem Senat den allerhöchsten Befehl zu erteilen, vorbereitende Arbeiten auf der Strecke zwischen Raasuli und Kiviniemi einzuleiten, ohne aber einstweilen die Richtung der Linie zwischen Kiviniemi und Hiitola zu entscheiden. So behielte die Regierung freie Hand und könnte in Zukunft den endgültigen Beschluss gemäss den dann bestehenden Erfordernissen der Reichs- und der örtlichen Interessen fassen. Die vorgeschlagene Handlungsweise wurde auch vom Ministerrat und danach vom Kaiser voll gebilligt, worauf entsprechende Weisungen an den Senat ergingen, der sie seinerseits der Wege- und Wasserbauverwaltung vermittelte.⁴³ Diese Zentralbehörde berichtete am 10. 10. 1912 über die Ergebnisse ihrer Massnahmen.⁴⁴ Bei der Untersuchung der Alternativrichtungen für die Strecke Hiitola—Raasuli hatte sie den Wasserfall von Kiviniemi als natürliche Übergangsstelle über den Vuoksi betrachtet. Doch hätten an Ort und Stelle vorgenommene Untersuchungen erwiesen, dass

⁴³ VSV 81/1914, KKK II. Abteilung 13—2/1912, Protokoll des Ökonomiedepartements des Senats vom 9. 8. 1912.

⁴⁴ KD 93/378 1912.

es auch möglich sei, die Eisenbahn bei Suvanto in der Nähe der Kirche von Sakkola über den Fluss zu führen, wo es wegen der geringen Tiefe des Wassers geeignete Übergangsstellen gebe. Da der Kaiser die Frage der Bahnrichtung vorläufig offen gelassen habe, könne man die Linie vielleicht bei Suvanto und nicht bei Kiviniemi über den Vuoksi führen. Die erstgenannte Alternative sei wesentlich vorteilhafter, weil der Bau einer Brücke über den Wasserfall von Kiviniemi eine technisch recht schwierige Arbeit sei, die u.a. umfangreiche Erdbewegungsmassnahmen erfordere. Der grösste Nutzen, den die Führung der Linie über Suvanto bringen würde, wäre jedoch die Vermeidung des Umwegs über Kiviniemi, wodurch die nach Käkisalmi führende Strecke wesentlich kürzer werden würde.

Nach dem Beschluss des Kaisers und des Ministerrats begann auch der Senat zu erkennen, woher der Wind wehte. Nachdem endlich die amtliche Antwort des Parlaments eingetroffen war, benutzte er die Gelegenheit, in dem Gutachten, das er zu dieser Antwort abgab, seinen Standpunkt klarzumachen. Darin teilte der Senat mit, er habe die über Räisälä verlaufende Richtung in erster Linie wegen der dabei zu erreichenden Verkürzung der Durchfahrtstrecke befürwortet. Nachher habe es sich herausgestellt, dass es im Gegensatz zu den früheren Erwartungen möglich sei, die Strecke zwischen Käkisalmi und Raasuli zu verkürzen. So bot der Vorschlag der Wege- und Wasserbauverwaltung dem Senat einen willkommenen Ausweg aus der verhältnismässig peinlichen Lage. »Unter diesen Umständen sind die hauptsächlichsten Gründe, derentwegen der Senat sich bisher der über Käkisalmi verlaufenden Richtung widersetzt hat, eliminiert worden. Die übrigen Gründe, aus denen der Senat die westliche Alternative befürwortet hat, sind nicht von so wesentlicher Bedeutung, dass es ihretwegen nötig wäre, Eurer Kaiserlichen Majestät die Ablehnung des Beschlusses des Landtags vorzuschlagen. Gegen den Beschluss des Landtags, wonach die Strecke Hiitola—Käkisalmi zuerst in Angriff genommen werden soll, hat der Senat nichts einzuwenden, um so weniger, als auf dieser Strecke keine bedeutenden Änderungen in Frage kommen, während der Teil südlich von Käkisalmi möglicherweise geändert werden kann.« Somit sprach der Senat die untertänigste Bitte aus, dass der Kaiser den Parlamentsbeschluss genehmigen und den Senat bevollmächtigen möge, nach den endgültigen Untersuchungen »einen solchen Vorschlag zu unterbreiten, wie es begründet ist«. Dieser letzte Punkt enthält eine Hintertür im Hinblick darauf, dass die Linie über Suvanto geführt würde. Im übrigen hatte der Senat einen ziemlich vollständigen Rückzug durchgeführt.⁴⁵

Weder Seyn noch der Ministerrat hatten gegen den Vorschlag des Senats

⁴⁵ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 15. 11. 1912; VSV 81/1914.

Einwände vorzubringen, und der Kaiser bestätigte den Beschluss des Landtags aufgrund des Vortrags, den ihm Langhoff am 17./30. Dezember 1912 in Zarskoje Selo hielt.⁴⁶ Die zähe Frage der Bahn Hiitola—Raasuli schien endlich ihre Lösung gefunden zu haben. Als der Senat der Wege- und Wasserbauverwaltung Weisungen inbezug auf die Vorbereitung der Bauarbeiten erteilte, ordnete er zugleich an, dass endgültige Untersuchungen auch für die über Suvanto geplante Linie vorgenommen würden, die die Entfernung zwischen Käkisalmi und Petersburg um etwa acht Kilometer verkürzen würde.⁴⁷ Die Untersuchungen wurden im Sommer 1913 ausgeführt. Als sie noch im Gange waren, bekam man auch in Russland Wind davon.

Wie bereits früher dargestellt worden ist, hatte der Ministerrat am 16. 4. 1912 der Reichsduma den Antrag vorgelegt, Geldmittel für die Strecke Petersburg—Raasuli zu bewilligen. Um dieselbe Zeit unterbereiteten einige örtliche Grundeigentümer, u.a. Graf Šuvalov, der Duma den Vorschlag, die Bahnlinie etwas weiter östlich zu bauen, als es die Untersuchungen des Jahres 1911 voraussetzten. Auch der Ingenieurrat des Reiches war mit der geplanten Richtung nicht völlig zufrieden. Deshalb ging die Duma im Frühjahr 1912 nicht an die endgültige Verhandlung der Angelegenheit, sondern ordnete zusätzliche Untersuchungen an, die im nächsten Sommer vorgenommen wurden. Auf deren Grundlage wurde ein neuer Vorschlag ausgearbeitet, den die Duma schliesslich im Juli 1913 annahm. Der Beschluss der Duma betraf nur die Strecke Petersburg—Lempaala. Die Frage, welche Richtung die Linie zwischen dem letztgenannten Ort und der finnischen Grenze haben solle, beschloss man offen zu lassen, bis man sichere Nachrichten darüber erhalte, an welcher Stelle die von den Finnen gebaute Strecke die Grenze erreichen werde.⁴⁸

Am 3. September 1913 wandte sich der stellvertretende Verkehrsminister Dumitraško an Generalgouverneur Seyn, indem er mitteilte, dass er schon in einer frühen Phase von Krüger, dem Aufsichtsbeamten für die Bahnen Finnlands, erfahren habe, die Finnen planten den östlichen Teil des Dorfes Raasuli in der Landgemeinde Rautu zum Grenzübergangsort der Eisenbahn zu machen. Nun hätten die finnischen Eisenbahnbehörden jedoch dem Leiter der Bauarbeiten an der Strecke in russischem Gebiet, Ingenieur Sachanskij, bei seinem Besuch in Helsinki erklärt, dass sie beabsichtigten, die Grenzübergangsstelle in das Dorf Sirkiänsaari zu verlegen, das ganze 10 Werst östlich von Raasuli liege

⁴⁶ VSV 81/1914, KKK II. Abteilung 13—2/1912.

⁴⁷ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 3. 1. 1913.

⁴⁸ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 320/1912; Finljandija. Obzor periodičeskoj pečati XXI S. 91—93.

(entsprechend der über Suvanto geplanten Linie). Das sei wesentlich mehr, als worauf die Russen gefasst gewesen seien. Es bedeute, dass sie nicht nur die Richtung der Strecke zwischen Lempaala und der finnischen Grenze ändern müssten, sondern auch beinahe die Hälfte der ganzen Strecke Petersburg—Lempaala. Ausserdem würde die Bahn dann durch moorige und für die Kultur unvorteilhafte Gegenden führen. Auch müsste in diesem Fall die Sache von neuem der Reichsduma vorgelegt werden, was Verzögerungen in der Zuweisung der für die Arbeiten nötigen Geldmittel verursachen könnte. Deshalb äusserte der stellvertretende Verkehrsminister den Wunsch, dass die Richtung der in finnischem Gebiet verlaufenden Linie möglichst bald entschieden werde, wobei es am zweckmässigsten sei, an der schon einmal festgelegten Richtung über Raasuli festzuhalten oder die Grenzübergangsstelle höchstens etwa 3—4 km ostwärts zu verschieben. Die Bitte des Verkehrsministeriums brachte der stellvertretende Generalgouverneur Lipskij dem Senat zur Kenntnis und bat zugleich um baldige Antwort.⁴⁹ Als danach Dumitraško und Seyn zur Eile gemahnt hatten, schickte endlich am 30. 10./12. 11. 1913 der Vizevorsitzende des Senats, Borovitinov, seine Erwiderung, worin er mitteilte, dass diese Frage erst entschieden werden könne, wenn die endgültige Berechnung der über Suvanto führenden Richtung in der Wege- und Wasserbauverwaltung fertiggestellt sein werde, weil es nur unter dieser Voraussetzung möglich sei, eine allseitige amtliche Darlegung über die Sache zu erhalten. Der Plan solle bis Mitte Dezember fertigwerden.⁵⁰ Seyn teilte diese Antwort dem Verkehrsminister Ruchlov mit, und dieser musste sich damit zufriedengeben.⁵¹ Der Plan der Wege- und Wasserbauverwaltung wurde denn auch innerhalb der versprochenen Frist fertig.⁵² Der Senat gab ihn in einem Gutachten vom 12. 1. 1914 wieder. Die Eisenbahn Hiitola—Raasuli würde einschliesslich der Kosten des Baus der Station Hiitola nach der Schätzung der Wege- und Wasserbauverwaltung 18.430.000 Mark kosten, während die über Suvanto geführte Linie 19.230.000 Mark erfordern würde. Die Differenz rühre von der in Suvanto nötigen Eisenbahnbrücke her. Andererseits sei in der letztgenannten Bahnrichtung das Gelände ebener, was mit der Zeit die Betriebskosten der Linie herabsetzen würde. Die Wege- und Wasserbauverwaltung befürwortete denn auch vorbehaltlos die Führung der Strecke über Suvanto. Auf denselben Standpunkt stellte sich auch die Eisenbahndirektion in dem von ihr erstatteten Gutachten.⁵³ Nach der Meinung des

⁴⁹ Lipskij an den Senat am 9./22. 9. 1913. KKK II, Abteilung 8—18/1913.

⁵⁰ Borovitinov an Seyn am 30. 10./12. 11. 1913. Ibidem.

⁵¹ Seyn an Ruchlov am 1./14. 11. 1913. Ibidem.

⁵² Wege- und Wasserbauverwaltung an den Senat am 10. 12. 1913. KD 85/377 1913.

⁵³ Eisenbahndirektion an den Senat am 10. 2. 1914. Ibidem.

Senats war es ausserdem höchst wichtig, die Entfernung nach Petersburg zu verkürzen, was für den Durchgangsverkehr von beträchtlicher Bedeutung sein musste, ganz zu schweigen von den militärischen Gesichtspunkten, die für eine möglichst kurze Verbindung sprachen. Deshalb bedeutete jeder Kilometer viel, um den die Linie verkürzt werden konnte. Eine kurze Bahnstrecke würde die Wettbewerbsfähigkeit russischer Erzeugnisse steigern, u.a. die von russischem Getreide mit dem auf dem Seeweg nach Viipuri gebrachten deutschen Getreide. Die Bahnrichtung entspräche auch den örtlichen Interessen, indem sie die Landgemeinden Rautu, Sakkola und Pyhäjärvi enger als bisher mit Käkisalmi verbinden würde, und ausserdem würde sie den Interessen des Kaiserreichs dienen, indem sie die Entfernung zwischen Petersburg und der finnischen Grenze verkürzen würde, und zwar etwas mehr als die Richtung über Raasuli.

Der Verkehrsminister hatte als das entscheidendste Hindernis für die Führung der Bahnlinie über Sirkiänsaari den Umstand angesehen, dass dadurch eine Revision des Beschlusses der Duma betreffend den Bau der Strecke Petersburg—Lempaala erforderlich werde. Nach der Ansicht des Senats konnten einer Änderung dieses Beschlusses keine besonderen Schwierigkeiten im Wege stehen. Die Aufgabe der erstgenannten Linie bestehe darin, ein Verbindungsglied zwischen den Bahnnetzen Finnlands und Russlands zu bilden, was von ungeheuer grosser politischer und strategischer Bedeutung sei. Diese Strecke habe keinen selbständigen Zweck, und da ihr Bau dank der Verkürzung der in russischem Gebiet verlaufenden Linie jetzt mit verringerten Kosten möglich würde, bestehe kein Grund anzunehmen, dass die Gesetzgebungsorgane des Kaiserreichs sich einem derartigen Änderungsantrag, der eine Ersparnis für die Reichskasse mit sich bringe, widersetzen würden. Der Verkehrsminister habe ferner die Änderung unter der Begründung abgelehnt, dass die Strecke in diesem Falle nicht innerhalb der geplanten Frist, d.h. bis Ende des Jahres 1915, fertig werde. Nun liege die Sache jedoch so, dass man, als der ursprüngliche Vorschlag, der Bahn die Richtung über Räisälä zu geben, verworfen wurde und die Notwendigkeit entstand, die Linie über Käkisalmi zu bauen, einen ganz neuen Bahnplan habe ausarbeiten müssen. Deswegen habe sich die Verwirklichung des Unternehmens dermassen verzögert, dass die Strecke keinesfalls vor dem Jahr 1917 dem Verkehr übergeben werden könne. Sie werde gleichzeitig mit der Linie Pieksämäki—Jyväskylä fertiggestellt werden, und dann könne man die ganze Bahnlinie Petersburg—Vaasa auf einmal dem Verkehr übergeben. Unter diesen Umständen sei es möglich, nicht nur die Richtung der Bahn zu ändern, sondern auch — bevor es zu spät sei — einen Fehler zu berichtigen, für den man in künftigen Jahrhunderten vielleicht sehr teuer würde bezahlen müssen.

Sollte es jedoch nach der Meinung des Verkehrsministers vollkommen un-

möglich sein, die von der Duma festgelegte Linienrichtung zu revidieren, so sei der Senat bereit, den südlichsten Teil der in Finnland verlaufenden Strecke weiter westlich zu führen, als es geplant gewesen sei, so dass der Grenzübergang anstatt bei Sirkiänsaari in der Gegend des Dorfes Huhti, etwa 3—4 km östlich von Raasuli, erfolgen würde. Von dort könnte die Bahn nach Lempaala weitergeführt werden, so dass man die dort beginnende, nach Petersburg führende Linie nicht zu ändern brauchte. Mit diesen Begründungen bat der Senat, dass die Richtung der im Gebiet des Kaiserreichs verlaufenden Strecke baldmöglichst endgültig festgelegt werden möge, und teilte mit, dass er in nächster Zeit dem Kaiser einen Entwurf zu einer allerhöchsten Vorlage für den Landtag betreffend den Bau der Bahn über Suvanto zusenden werde.⁵⁴

Nachdem der Verkehrsminister Ruchlov durch Generalgouverneur Seyn von dem Vorschlag des Senats erfahren hatte, erklärte er, lediglich unter der Bedingung darauf einzugehen, dass die Strecke über das Dorf Huhti geführt werde, so dass die Richtung der schon einmal festgelegten Linie Petersburg—Lempaala nicht geändert zu werden brauche.⁵⁵

Am 11. Februar 1914 sandte der Senat dem Herrscher seinen Vorschlag für die Korrektur der Richtung des Südteils der im Jahr 1912 bestätigten Bahn Hiitola—Raasuli. Die Begründungen sind in diesem Schreiben genau dieselben wie in dem oben wiedergegebenen, an den Generalgouverneur adressierten Gutachten. Weder Seyn noch der Ministerrat hatten irgendetwas einzuwenden, und am 25. 2./10. 3. 1914 wurde die Angelegenheit dem Kaiser vorgetragen, der verfügte, dass die in Rede stehende Vorlage dem Parlament zugeleitet werden solle.⁵⁶ In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass der Plan für die über Suvanto verlaufende Bahnlinie auf der Initiative der Wege- und Wasserbauverwaltung sowie des Senats beruhte. Es handelte sich also nicht um einen »Befehl, den die russischen Militärbehörden dem Senat erteilten«, wie die auf einem mangelhaften Quellenmaterial fussende amtliche Geschichte der Eisenbahnen vermutet,⁵⁷ sondern Russland stellte sich im Gegenteil recht widerstrebend zu dem Änderungsvorschlag. Die Feststellung CASTRÉNS »Dieses ganze Nachspiel ist denn auch bemerkenswert nur als bezeichnendes Beispiel dafür, in welcher Weise die russischen Behörden sich in die Angelegenheiten Finnlands einmischen zu können glaubten« ist somit unbegründet.

Schon der Landtag des Jahres 1913 hatte — nachdem er auf nichtamtlichem

⁵⁴ Prot. des Ökonomie departements des Senats vom 12. 1. 1914; KKK II. Abteilung 8—18/1913.

⁵⁵ KKK ibidem.

⁵⁶ VSV 82/1914.

⁵⁷ CASTRÉN, a.a.O. S. 126—127.

Wege erfahren hatte, dass die Wege- und Wasserbauverwaltung die Führung der Linie über Suvanto plante — erklärt, dass die Sache ohne die Zustimmung des Parlaments nicht endgültig entschieden werden könne.⁵⁸ Dieser Wunsch des Landtags wurde erfüllt, als er im Jahr 1914 die in Rede stehende allerhöchste Vorlage erhielt. Nun konnten sich die örtlichen Interessen noch einmal auf die in Eisenbahnfragen traditionell gewordene Weise austoben, wobei die Regierungsvorlage von den Abgeordneten, die in den betreffenden Orten zu Hause waren, nachdrücklich unterstützt wurde. Um die Verwirrung vollzumachen, lehnte der Finanzausschuss nicht nur die Vorlage ab, sondern befürwortete auch die Bahnrichtung über Räsälä, die das Parlament schon 1912 abgelehnt hatte. Nach vielfältiger Taktik gelangte man jedoch in der Plenarsitzung des Landtags zu dem Ergebnis, dass sowohl die Vorlage der Regierung als auch der Vorschlag des Finanzausschusses abgelehnt wurden. Das Parlament beschloss also, bei seinem früheren Standpunkt zu beharren, den der Kaiser bereits im Jahr 1912 bestätigt hatte. Die Linie sollte demgemäss über Raasuli, Kiviniemi und Käkisalmi nach Hiitola gebaut werden.⁵⁹ In dieser Phase befand sich die Angelegenheit, als der erste Weltkrieg ausbrach, der den russischen Machthabern anderes zu denken gab. So hielt es der Senat unter den veränderten Verhältnissen für das Beste, die Bestätigung des Landtagsbeschlusses ohne Änderungen zu empfehlen, obwohl er immer noch darauf hinwies, dass er an sich die Führung der Strecke über Suvanto als vorteilhafter ansehe. Graf Bergs »fixe Idee« war nun endlich von der Tagesordnung gestrichen. Generalgouverneur Seyn und der Ministerrat befürworteten den Vorschlag des Senats, und der Kaiser genehmigte ihn ohne Änderungen am 5./18. 11. 1914 aufgrund des Vortrags von Ministerstaatssekretär Markov.⁶⁰ Der grundsätzliche Teil der Angelegenheit war nun erledigt. Inmitten der Stürme des Weltkriegs wurden dann die Bahnbauarbeiten zu Ende geführt.

IV

In den operativen Plänen des Generalstabs hielt man — wie wir haben feststellen können — einen Landungsversuch in Finnland für recht wahrscheinlich. Ein Objekt, das besonders bedroht schien, bildete das in unmittelbarer Nähe

⁵⁸ Landtagsprotokoll vom 30. 4. 1913 S. 889—920; Antwort des Landtags auf die allerhöchste Vorlage über den Verkehrsfonds (Regierungsvorlage Nr.7) Landtagsakten III.

⁵⁹ Landtagsprotokolle vom 21. 3. und 30. 4. 1914 S. 450—453, 960—985. Regierungsvorlage Nr. 11 Landtagsakten III.

⁶⁰ KKK II. Abteilung 13—11/1914, VSV 82/1914.

der Hauptstadt des Kaiserreichs gelegene Gebiet von Koivisto. Die russische Presse machte denn auch darauf aufmerksam, dass die Verkehrsverbindungen nach dieser strategisch wichtigen Gegend, von der aus ein tödlicher Schlag gegen die Hauptstadt geführt werden könne, recht mangelhaft seien. Der Feind könne sich in Koivisto festsetzen, bevor man dazu komme, dort Hilfstruppen zu konzentrieren. Deshalb sei es unbedingt notwendig, eine nach dieser Gegend führende Eisenbahn zu bauen.¹ Ausserdem hatte auch der »Spezialkenner der Angelegenheiten Finnlands« am Kaiserhof, Kapitän Dr.med. Botkin, ein Günstling Rasputins, dieser Frage Beachtung geschenkt; er bewog im Dezember 1912 Nikolai II., seine grundsätzliche Einwilligung zum Bau einer solchen Bahnstrecke zu geben.²

Am Anfang des Jahres 1913 ergriff denn auch der Kommandeur des in Finnland stationierten 22. Armeekorps, Generalleutnant von der Brincken, darauf abzielende Massnahmen. Er meldete dem Petersburger Militärbezirk, dass die schon vorhandene Linie, die von der Station Perkjärvi zu dem weiter westlich gelegenen Schiesslager führte, bis nach Koivisto verlängert werden könnte. Der Vorschlag erweckte in Petersburg Interesse, und der Kommandeur des Militärbezirks, Grossfürst Nikolai Nikolajewiç, erteilte seinem Stabschef, General Guljeviç, den Auftrag, Generalgouverneur Seyn um seine Meinung darüber zu befragen, ob man mit den Bauarbeiten an dieser Strecke schon im nächsten Frühjahr auf Kosten der finnischen Staatskasse beginnen könne. Zugleich teilte der Grossfürst mit, dass er zwar den Befehl des Kaisers kenne, wonach im Staatsgebiet Finnlands vor der Fertigstellung der Hauptlinie Petersburg — Vaasa keine einzige Eisenbahn gebaut werden dürfe, dass man jedoch in diesem Fall die kaiserliche Weisung nicht befolgen könne, weil die jetzt geplante Linie noch wichtiger sei als die ebengenannte Hauptstrecke. Darum behalte sich der Militärbezirk Petersburg das Recht vor, um eine Änderung des Befehls zu bitten.³ Von der Brincken äusserte seinerseits die Ansicht, dass die Bahnlinie nach ihrer Fertigstellung ganz in den Besitz der Armee übergehen müsse. Das Eisenbahnbataillon, das in nächster Zukunft dem 22. Armeekorps zugeteilt werden solle, werde an dieser Strecke stationiert werden.⁴

¹ Novoje Vremja vom 10. 2. 1911. Der Artikel endet mit dem rhetorischen Ausruf »Caveant consules«.

² KKK II. Abteilung 8—2 I/1913. Über Botkin und seine Tätigkeit s. näher J. N. DANILOV, Dem Zusammenbruch entgegen. Ein Abschnitt aus der letzten Epoche der russischen Monarchie. Hannover 1928. S. 107.

³ Guljeviç an Seyn am 24. 1. 1913. KKK II. Abteilung 8—2 I/1913.

⁴ v.d. Brincken an Seyn am 27. 1. 1913. Ibidem. Der Petersburger Militärbezirk bekam das erwähnte Eisenbahnbataillon jedoch nicht. Vgl. das Kapitel »Die Verkehrspolitik« S. 41.

In seiner Antwort an General Guljevič betonte Seyn, dass kein Vorschlag für die Linie Perkjärvi — Koivisto vorliege und dass diese Richtung auch nicht untersucht worden sei. Das zu der Schiessbahn in Perkjärvi führende, 5 km lange Verladegleis sei primitiv gebaut und eigne sich nicht für regelmässigen Verkehr. Dagegen habe der finnische Landtag im Jahr 1909 untertänigst darum nachgesucht, dass eine Bahn von Viipuri nach Koivisto gebaut werden dürfe, damit ein geeigneter Aussenhafen geschaffen und die im Handelshafen von Viipuri herrschende Enge vermindert werde. Seinerzeit sei diese vom Parlament vorgeschlagene Linie nicht eingehender geprüft worden, weil sie nicht in der Hauptstrecke Petersburg — Vaasa enthalten sei. Da sich der Stadt Viipuri nachher die Möglichkeit geboten habe, ihren Hafen in anderer Richtung zu erweitern, könne man sagen, dass der Vorschlag, eine für den Handel bestimmte Bahnstrecke Viipuri — Koivisto zu bauen, den wesentlichsten Teil seiner früheren Bedeutung für die Stadt Viipuri verloren habe. Ausserdem hätten früher einige Privatleute beantragt, dass die Linien Koivisto — Mustamäki und Koivisto — Tyrisevä gebaut würden, aber diese Anträge hätten keinen Erfolg gehabt.

Hierauf ging Seyn zu der Frage der Strecke Perkjärvi — Koivisto über, der man eine besonders grosse strategische Bedeutung beimessen müsse. Nach den Angaben, die er von Graf Berg erhalten habe, könnten die Untersuchungen für diese Bahnlinie im Mai desselben Jahres anfangen und bis zum Herbst abgeschlossen werden. Im Winter könne dann ein genauer Plan ausgearbeitet werden, so dass die Bauarbeiten im Frühjahr 1914 in Angriff genommen werden könnten. Falls die Arbeiten in normalem Tempo und ohne Unterbrechungen fortschreiten würden, werde die Bahn vor Ende des Jahres 1915 fertiggestellt werden. Ihre Gesamtkosten habe Graf Berg auf 4 bis 5 Millionen Mark geschätzt. Diese Summe könne man in nächster Zeit nicht aus dem Verkehrsfonds erhalten, weil dessen Haushaltsplan für das Jahr 1913 bereits an höchster Stelle bestätigt worden sei. Auch der entsprechende Voranschlag für das Jahr 1914 sei von der Regierung schon dem Kaiser zur Prüfung unterbreitet worden; die Einnahmen überstiegen darin die Ausgaben nur um knapp 250.000 Mark. »Da sich ausserdem die Linie Perkjärvi — Koivisto, deren Bedeutung in erster Linie, wenn auch nicht ausschliesslich, strategisch ist, aller Wahrscheinlichkeit nach als unrentabel erweisen wird, ist es höchst zweifelhaft, ob der Landtag bereit sein wird, die dafür erforderlichen Mittel zu bewilligen. Deshalb lässt sich der Bau dieser Linie viel schneller und sicherer gewährleisten, indem man die von ihr beanspruchten Kosten den Mitteln der Staatskasse entnimmt, über die Seine Majestät der Kaiser die ausschliessliche Bestimmungsgewalt hat. Es ist zu beachten, dass die Verteilung der Ausgaben auf die Jahre 1914 und

1915 die Möglichkeit bietet, sie ohne besondere Belastung der Staatskasse zu bestreiten.» Ferner stellte Seyn fest, dass wegen des militärischen Charakters der geplanten Strecke die Initiative zu ihrem Bau vom Kriegsministerium kommen müsse, das durch Vermittlung des Ministerrats den allerhöchsten Befehl erwirken könne, die erforderliche Summe der Staatskasse zu entnehmen. Dieser Befehl werde dann im Wege der finnischen administrativen Gesetzgebung ausgeführt werden. Falls dieses Verfahren zu viel Zeit nehmen sollte, könne man die Bahn direkt aus finnischen Staatsmitteln auf Kosten der Armee bauen. Der Generalgouverneur bat Guljevič, die vom ihm dargelegten Gesichtspunkte dem Kommandeur des Militärbezirks zur Kenntnis zu bringen.⁵

Grossfürst Nikolai Nikolajewič berücksichtigte denn auch die Vorschläge Seyns, und die Sache wurde in der vom Generalgouverneur skizzierten Weise eingeleitet. In einem Brief an den Kriegsminister Suchomlinov bat der Grossfürst diesen, sofortige Massnahmen zu ergreifen, damit die Linie nach Koivisto gebaut werde. Das Fehlen dieser Strecke erschwere in hohem Grade die Entsendung von Hilfstruppen für die dort konzentrierten Abteilungen des 22. Armeekorps. Koivisto sei jedoch von ausserordentlich grosser Bedeutung für die Sicherung der Küste gegen eventuelle Landungsversuche, die in diesem Gebiet allmählich immer wahrscheinlicher würden. Der Grossfürst wollte keine eigenen Vorschläge für die Einzelheiten der Bahnrichtung machen. Notwendig sei nur, dass diese Linie Koivisto irgendwo zwischen Perkjärvi und Tyrisevä mit der Strecke Viipuri — Petersburg verbinde und dass sie so weit von der Küste entfernt verlaufe, dass sie von der See her nicht beschossen werden könne. »In Anbetracht der heutigen unruhigen Lage sehe ich es als meine Pflicht an, Sie zu bitten, die Frage des Baus der Bahn nach Koivisto unverzüglich zur Sprache zu bringen, indem Sie sie dem Ministerrat zur Verhandlung vorlegen, damit die Sache später im Wege der finnländischen administrativen Gesetzgebung weiterentwickelt wird.« Wenn dieses Verfahren zu viel Zeit beanspruche, sei es das Beste, die Strecke in der von Seyn vorgeschlagenen Weise sofort auf Kosten der Armee zu bauen. Guljevič teilte dem Generalgouverneur den Inhalt dieses Briefes des Grossfürsten mit und fügte hinzu, dass für die Linie auch die Richtung von der Station Tyrisevä nach Koivisto erwogen worden sei, weil sie dann verhältnismässig nahe der Festung Ino verlaufen würde. Eine endgültige Entscheidung zugunsten der einen oder anderen Richtung sei jedoch vorläufig noch nicht gefällt worden.⁶

Suchomlinov übersandte schon am 21. 3. 1913 dem Ministerrat einen Vor-

⁵ Seyn an Guljevič am 30. 1. 1913. Ibidem.

⁶ Guljevič an Seyn am 12. 2. 1913. Ibidem.

schlag betreffend den Bau der Strecke nach Koivisto. Zugleich bat er, dass die Angelegenheit gleich in der nächsten Sitzung verhandelt werden möge, weil sie eilig sei. Nachdem der Kriegsminister eingangs die Gedanken des Grossfürsten Nikolai Nikolajewič referiert hatte, erklärte er, dass er die darin ausgesprochenen Gesichtspunkte vollständig billige. Der Sund von Koivisto sei wegen seiner niedrigen Ufer und seiner von Inseln geschützten Lage ein höchst vorteilhaftes Objekt für eine Landung, die den Anfang einer gegen die Hauptstadt gerichteten Operation bedeuten würde. »Bei den heutigen Kräfteverhältnissen zwischen unseren Seestreitkräften und der Flotte des wahrscheinlichen Feindes ist die Abwehr einer Landung nur möglich, indem schnell Truppen an die Küste des Sundes von Koivisto entsandt werden, die heute etwa 40 Werst entfernt von der Eisenbahn liegt.« Diese Sachlage bedeute eine Verzögerung von über zwei Tagen in der Truppenkonzentration. Suchomlinov schloss sich auch den Begründungen des Grossfürsten an, die die Eiligkeit des Bahnbaus hervorhoben. Die Zeiten seien ernst, und man müsse »für allerart Verhältnisse besonderen Charakters« bereit sein. Aus Sicherheitsgründen solle die Linie weit genug von der Küste gebaut werden, zugleich aber solle sie möglichst nahe der Festung Nikolajevsk (Ino) verlaufen. Die Durchführung der Untersuchungen für die Strecke und die Festlegung ihrer endgültigen Richtung müssten unbedingt unter der Aufsicht eines Vertreters der Armee stattfinden. Die Richtung müsse ausschliesslich mit Rücksicht auf die Interessen der Armee gewählt werden; soweit es sich in diesem Rahmen als möglich erweise, solle man auch die wirtschaftliche Seite des Unternehmens im Hinblick auf die Befriedigung der örtlichen Interessen des Grenzlandes in Betracht zu ziehen versuchen. Gemäss diesen Gesichtspunkten beantragte der Kriegsminister, dass dem finnischen Senat der allerhöchste Befehl erteilt werde, unter Mitwirkung der Armee Untersuchungen für den Bau einer normalspurigen Bahn vorzunehmen, die von irgendeiner Station an der Linie Petersburg — Viipuri nach der Landstadt Koivisto führen solle. Dem Plan solle das eigene Gutachten des Senats beigelegt werden, aus dem alle mit dem Bau und der Finanzierung der Strecke sowie mit dem Verkehr auf ihr zusammenhängenden Umstände hervorgingen. Spätestens im August desselben Jahres solle der Vorschlag dem Kaiser zur Prüfung unterbreitet werden.⁷

Gemäss dem Wunsch des Kriegsministers wurde die Sache schon nach einer Woche im Ministerrat besprochen, der sich seinerseits den autoritativen Äusserungen Grossfürst Nikolai Nikolajewičs und General Suchomlinovs über die Dringlichkeit der in Frage stehenden Bahnlinie völlig anschloss. Des-

⁷ Suchomlinov an den Ministerrat am 21. 3. 1913 (Kopie). Ibidem.

halb hielt es der Ministerrat denn auch für begründet, nur der Ausführungsart des Unternehmens Beachtung zu schenken. Nach dem Gesetz von 1910 gehörten die Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsbetriebe in den Bereich der Gesetzgebung des Gesamtreichs, soweit die betreffenden Fragen die Reichsverteidigung berührten. Die jetzt geplante Strecke war zweifellos zu dieser Kategorie zu rechnen. Nun handelte es sich in erster Linie nur um die Durchführung von Untersuchungen, um die vorteilhafteste Richtung für die Bahn zu finden. Diese Untersuchungen konnten sofort vorgenommen werden, weil — wie der in der Sitzung anwesende Generalgouverneur Seyn erklärte — dem Senat ein besonderer Posten aus dem Verkehrsfonds für Eisenbahnuntersuchungen zur Verfügung stand. Ferner machte Generalleutnant Seyn den Ministerrat darauf aufmerksam, dass nach einem am 24. 8. 1909 erlassenen kaiserlichen Befehl im Staatsgebiet Finnlands der Bau neuer Bahnlinien nicht erlaubt sei, bevor die von der Armee als notwendig betrachtete Hauptlinie Petersburg — Vaasa fertiggestellt werde. Da diese Linie immer noch unvollendet sei, könne man die Bauarbeiten an der nach Koivisto führenden Strecke nicht unter anderen Voraussetzungen in Angriff nehmen, als dass ein ausdrücklicher kaiserlicher Befehl erwirkt werde. Der Ministerrat erkannte an, dass Seyns Ansicht richtig sei, zumal da auch im Kaiserreich strategische Bahnen nicht ohne allerhöchsten Befehl gebaut werden durften. Somit beschloss der Ministerrat, folgendes vorzuschlagen:

»1. Dem Generalgouverneur von Finnland die Weisung zu erteilen, dass er den Kaiserlich Finnischen Senat beauftragen möge, unverzüglich für die Durchführung von Untersuchungen im Hinblick auf den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von der Hauptstrecke Petersburg — Viipuri nach der Landstadt Koivisto an der Küste des Sundes von Koivisto zu sorgen, wobei an diesen Untersuchungen ein Vertreter des Kriegsministeriums und der Aufsichtsbeamte für die finnischen Eisenbahnen, der das Verkehrsministerium vertritt, teilnehmen sollen. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wird der Senat dann einen vollständigen Vorschlag betreffend den Bau der genannten Linie unterbreiten.

2. Die im vorigen Paragraphen bestimmten Untersuchungen werden in der vorgeschriebenen Ordnung mit Hilfe der für Eisenbahnuntersuchungen angewiesenen Mittel durchgeführt.

3. Den Generalgouverneur von Finnland zu beauftragen, dass er — nachdem der Vorschlag über den Bau der obenerwähnten Linie einschliesslich der Auskünfte über ihren Preis und ihre Betriebskosten sowie über die zur Deckung der Ausgaben für den Bau der genannten Linie vorgeschlagenen Quellen ausgearbeitet worden ist — diese Angelegenheit spätestens im Herbst dieses Jahres

zusammen mit seinem eigenen Gutachten dem Ministerrat zur Prüfung vorlegen möge.» Der Kaiser bestätigte diese Weisungen am 30. 4. 1913.⁸

Schon im März 1913 hatte Seyn durch Vermittlung der Verkehrs-expedition des Senats der Wege- und Wasserbauverwaltung den Auftrag erteilt, die Bahnrichtungen Perkjärvi — Koivisto und Mustamäki — Koivisto zu untersuchen. Die erstgenannte Entfernung betrug 45 km und die letztgenannte 54 km. Die Untersuchungen wurden bis Anfang Mai zu Ende geführt. General Guljevič hatte jedoch auch die Alternativrichtung Tyrisevä — Koivisto erwähnt. Deshalb wandte sich Seyn am 30. 5. 1913 an Suchomlinov, indem er ihm mitteilte, dass die kürzeste Alternative (Perkjärvi — Koivisto) auch dem Schiesslager in Perkjärvi dienen würde und ihre Baukosten sich auf etwa 6 Millionen Mark beliefen. Wirtschaftlich würde diese Strecke recht wenig ertragreich sein. In diesem Sinne würde sich als wesentlich vorteilhafter die durch das Villengebiet geführte und über die Festung Ino verlaufende Linie Tyrisevä — Koivisto erweisen, die aber teurer werden würde, indem die veranschlagten Baukosten für sie 9,5 Millionen Mark erreichten. Die Alternativrichtung Mustamäki — Koivisto scheint man in diesem Stadium schon fallen gelassen zu haben. »Aufgrund des oben Dargelegten und weil die geplante Strecke nach Koivisto strategische Ziele verfolgt, habe ich die Ehre, Eure Hohe Exzellenz ergebenst zu bitten, mir möglichst bald mitzuteilen, welcher von diesen zwei Richtungen vom Standpunkt der militärischen Interessen der Vorzug zu geben ist, damit ich dann die Möglichkeit habe, unverzüglich die Durchführung endgültiger Untersuchungen besonders für die letztgenannte Richtung anzuordnen.«⁹

Suchomlinov antwortete am 8. 6. 1913 mit der Mitteilung, dass die militärischen Interessen dafür sprächen, der Linie Tyrisevä — Koivisto den Vorzug zu geben, weil sie ganz nah an der Festung Ino vorüberführen würde. Die Untersuchungen sollten unverzüglich in Angriff genommen und in vollständigem Einverständnis mit dem Vertreter der Armee durchgeführt werden.¹⁰ Für diese Aufgabe hatte der Kriegsminister den Militärtransportchef in Finnland, Oberst Messner, bestimmt.¹¹

Nachdem Seyn die Weisungen des Kriegsministers erhalten hatte, traf er rasch Massnahmen. Noch an demselben Tage erging die gewünschte Anordnung an die Verkehrs-expedition des Senats und weiter an die Wege- und Was-

⁸ Protokoll des Ministerrats vom 28. 3. 1913. KKK ibidem.

⁹ Für die Linie Tyrisevä — Koivisto hatte man ja noch gar keine Untersuchungen durchgeführt. Seyn an Suchomlinov am 30. 5. 1913. KKK ibidem.

¹⁰ Suchomlinov an Seyn am 8. 6. 1913. KKK ibidem.

¹¹ Seyn an Berg am 20. 5. 1913. Geheimakten der Verkehrs-expedition Nr. 43.

serbauverwaltung. Schon innerhalb von sechs Tagen begann man mit den Untersuchungen, und sie wurden auch in einer Rekordzeit abgeschlossen — in 95 Tagen; allerdings bereitete diese grosse Eile den technischen Planern der Bahnlinie viele Schwierigkeiten. Die Energie des Grafen Berg, der sich dieses Unternehmen zu eigen gemacht hatte, führte jedoch schliesslich zu einem positiven Ergebnis.¹²

Am 2. Oktober 1913 konnte die Wege- und Wasserbauverwaltung dem Senat den fertigen Bauplan zur Prüfung übersenden. Wegen der unvorteilhaften Gelände-Verhältnisse der Station Tyrisevä hatte man Terijoki zum Knotenpunkt gewählt, das ausreichende Möglichkeiten zu der Erweiterung des Bahnhofs bot, die der Neubau erforderte. Die Linie verlief in Richtung der Hauptbahn bis Tyrisevä, von wo sie einen Bogen in die Nähe von Ino beschrieb. Zu der Festung selbst sollte eine Zweigbahn von 1 km Länge führen. Von dort sollte die Strecke ins Binnenland abbiegen, um wegen der Bombardierungsgefahr verhältnismässig weit von der Küste entfernt bis Koivisto weiterzugehen. Die Kosten waren — unter der Voraussetzung, dass Schienen von 30 kg verwendet würden — auf 13.800.000 Mark veranschlagt worden. Falls die Linie dagegen mit Schienen von 40 kg versehen würde, bedeute das einen Anstieg der Ausgaben auf 14.500.000 Mark. Die Bauarbeiten würden zwei Jahre dauern. Die Höhe der Kosten rühre vor allem von der Nähe der Millionenstadt Petersburg her, wodurch die Preise der enteigneten Grundstücke sowie die Arbeitslöhne verhältnismässig hoch seien.¹³ Der Senat schickte den Vorschlag der Wege- und Wasserbauverwaltung an die Eisenbahndirektion zwecks Erstattung eines Gutachtens. Die Eisenbahndirektion arbeitete einen eingehenden Plan für die Änderungsarbeiten aus, die im Bahnhofsgelände von Terijoki nötig wären. Sie machte ausserdem einige technische Verbesserungsvorschläge für die Benutzung rollenden Materials und erklärte, dass die Wege- und Wasserbauverwaltung die für den Bau der Strecke erforderlichen Kosten viel zu niedrig geschätzt habe. Wenn man die ebenerwähnten Änderungsar-

¹² Vgl. WÄINÖ RANKKA, *Kisko kävelce. Insinöörin muistelmia rakennusvuosilta.* Helsinki 1949. S. 94—95. Hingegen zeigte Oberst Messner keinen grossen Diensteifer. Nachdem er den bis Ino geführten Anfangsteil der Linie gutgeheissen hatte und noch an demselben Abend sich in den Sanddünen der Karelischen Landenge verirrt hatte, kehrte er bereits am Tage nach seinem Eintreffen nach Helsinki zurück und überliess alles andere dem Ermessen der finnischen Sachverständigen (RANKKA, a.a.O. S. 95). Die von ihnen festgesetzte Richtung befriedigte allerdings später auch die russischen Behörden.

¹³ KKK *ibidem*. Die Verhandlung der Angelegenheit fehlt im Protokoll des Senats.

beiten in Betracht ziehe, würden die Ausgaben um etwa 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark den Voranschlag übersteigen.¹⁴

Die Gutachten beider Zentralbehörden wurden am 15. 10. 1913 im Senat verhandelt, der sie darauf in russischer Übersetzung an den Kontrollbeamten für die finnischen Bahnen weitersandte.¹⁵ Im Sommer des Jahres war dem Wirklichen Staatsrat Krüger auf einer Inspektionsreise nach Koivisto ein Autounfall zugestossen. Der betagte Aufsichtsbeamte war schwer verletzt worden und hatte sich von den Folgen des Unfalls nicht mehr erholt, sondern starb noch während desselben Sommers in Petersburg.¹⁶ Zu seinem Nachfolger wurde Ingenieur Meinhard ernannt. Dieser neue Kontrollbeamte betrachtete den Vorschlag mit den von der Eisenbahndirektion angeregten Ergänzungen im grossen ganzen als völlig befriedigend. Auf seine Empfehlung genehmigte das russische Verkehrsministerium den Plan endgültig am 12./26. November 1913.¹⁷ Da Oberst Messner seinerseits schon am 8. 11. 1913 hatte mitteilen können, dass der Generalstab den Plan gutgeheissen habe (nachdem der Kommandant von Kronstadt und die Hauptingenieurverwaltung um ihre Meinung darüber befragt worden waren), war der Senat nun bereit, sein definitives Gutachten über die Sache abzugeben.¹⁸

Der Senat betonte besonders, dass die technischen Einzelheiten des Bahnplans den Anforderungen genau entsprächen, die von der Armee und dem Verkehrsministerium gestellt würden. Nach dem Senatsbeschluss solle die Strecke Schienen von 40 kg erhalten, und ausserdem solle von Anfang an reichlich rollendes Material bereitgestellt werden. Die Summe von 17.167.000 Mark, die die Eisenbahndirektion unter Berücksichtigung der unumgänglichen Änderungsarbeiten auf dem Bahnhof von Terijoki als endgültigen Kostenvoranschlag errechnet hatte, glaubte der Senat nicht als zu gross ansehen zu können. Der Bau der Linie Terijoki — Koivisto werde nämlich nicht nur der örtlichen Bevölkerung nützen, sondern auch in bemerkenswertem Umfang die Besiedlung sowohl der Küste des Finnischen Meerbusens als auch der naturschönen Gegenden um den See Kuolemajärvi mit Sommervillen fördern. Deshalb sei auf der Strecke auch beträchtlicher Lokalverkehr zu erwarten, wodurch sie einen erheblichen Ertrag abwerfen könne. »Wenn man das berücksichtigt, scheinen wohl keine Hindernisse dafür zu bestehen, dass die Kosten für die Bahn aus dem Verkehrsfonds bestritten werden, aber es ist zu beachten, dass der

¹⁴ Die Eisenbahndirektion an den Senat am 10. 10. 1913. KKK ibidem.

¹⁵ KKK ibidem.

¹⁶ RANKKA, a.a.O. S. 100—101; Novoje Vremja vom 27. 7. 1913.

¹⁷ Meinhard an Berg am 25. 11./8. 12. 1913. KKK ibidem.

¹⁸ Der Senat an Seyn am 17. 12. 1913. KKK ibidem.

ebengenannte Fonds vor dem Jahr 1917 nicht die erforderlichen Mittel enthalten wird, und ausserdem ist zu erwarten, dass der Landtag ihre Verwendung für den in Rede stehenden Zweck überhaupt verbieten wird.» Da die wirtschaftlichen Interessen trotz allem allein nicht bedeutsam genug seien, um den Bau der Linie vorauszusetzen, halte der Senat es auch nicht für wünschenswert, dass auf die Staatskasse zurückgegriffen werde, wenn nicht ganz unabweisbare strategische Gründe dazu zwingen. Die Mittel der Staatskasse betragen nach den Angaben des Senats im Augenblick 35 Millionen Mark. Wenn man davon die notwendige Kassenreserve im Betrag von 10 Millionen und die für den geplanten Bahnbau erforderlichen 17 Millionen abziehe, blieben lediglich 8 Millionen übrig, eine Summe, die völlig ungenügend sei, falls ein Finanzkonflikt zwischen Regierung und Landtag ausbreche. »Sollte der Kaiserliche Senat jedoch trotz der ebengeschilderten Sachlage aufgrund strategischer Gesichtspunkte den Allerhöchsten Befehl erhalten, die genannte Strecke unverzüglich zu bauen, so wäre es am gerechtesten, einen Teil der Baukosten der Reichskasse zu entnehmen, indem sich diese daran mit wenigstens 12.000.000 Mark beteiligte. Wenn aber auch dieses Verfahren aus dem einen oder anderen Grunde nicht möglich sein sollte, müsste diese Summe der finnischen Staatskasse als Anleihe gewährt werden, unter der Bedingung, dass sie in Jahresraten von 1.000.000 Mark ohne Zinsen zurückgezahlt würde.»

Generalgouverneur Seyn betonte in seinem Anschreiben, dass die zuständigen Behörden sowohl des Kaiserreichs als auch Finnlands den Bauplan bereits gutgeheissen hätten, so dass er keinen Grund habe, der Verwirklichung dieses Plans Hindernisse in den Weg zu legen. Die Einfügung der Linie in das finnische Bahnnetz werde die Frage ihres Betriebs lösen. Der Senat werde für diesen Zweck ein besonderes Konto gründen, weil die Linie nicht aus den Mitteln des Verkehrsfonds, sondern aus denen der Staatskasse gebaut werde. Somit müsse man nur der Frage der Finanzierung des Unternehmens genauere Beachtung schenken.

Der Generalgouverneur äusserte nun die Ansicht, dass die geplante Strecke, weil sie in finnischem Gebiet verlaufen und zum finnischen Bahnnetz gehören werde, auch auf Kosten des Grossfürstentums gebaut werden solle. Da aber die vom Senat dargelegten Gesichtspunkte zeigten, dass es unmöglich sei, die erforderlichen Mittel dem Verkehrsfonds zu entnehmen, gebe es kein anderes Mittel, als auf die in der Staatskasse angesammelten Ersparnisse zurückzugreifen. Bei deren Verwendung müsse andererseits — wie auch der Senat ganz richtig bemerkt habe — grösste Vorsicht beobachtet werden, damit die Regierung nicht bei Ausbruch eines Finanzkonflikts mit dem Landtag in Not gerate. Jetzt habe man ausserdem noch die Absicht, nahezu zwei Drittel der Geldmittel

der Staatskasse zu verbrauchen. Die wichtigste Einnahmequelle des Staates bildeten die Einnahmen aus Zöllen und Wäldern, die recht anfällig für Konjunkturschwankungen und in diesem Sinne unsicher seien. Ferner müsse man das von Jahr zu Jahr zunehmende Anwachsen der Verwaltungsausgaben des Staates beachten. Alle diese Umstände sprächen gegen eine zu grosse Schwächung der Staatskasse, die ausschliesslich dem Monarchen unterstehe. »Aus diesen Gründen kann ich, wenn ich auch die Wichtigkeit und erstrangige Bedeutung der Interessen der Reichsverteidigung tief empfinde, trotzdem nicht umhin, mich der Meinung des Kaiserlich Finnischen Senats anzuschliessen, wonach es unbedingt notwendig ist, dass die Reichskasse der finnischen Staatskasse beim Bau der strategischen Linie Terijoki — Koivisto Unterstützung gewährt, weil der Ertrag der Strecke wenigstens in den Anfangsjahren höchst unsicher sein wird. Deshalb sehe ich es als meine Pflicht an, um die Gewährung einer zinslosen Anleihe in Höhe von 12 Millionen Mark aus der Reichskasse an die finnische Staatskasse nachzusuchen, unter der Bedingung, dass 1) mit der Amortisierung der Anleihe erst nach drei Jahren in Jahresraten von einer Million begonnen wird und 2) die Frage dieser Anleihe in keiner Weise den Beginn der Bauarbeiten verzögern darf.«¹⁹

Vor der endgültigen Entscheidung wandte sich Kokovtsov, der Vorsitzende des Ministerrats, an den Finanz-, Kriegs- und Verkehrsminister des Reiches und erkundigte sich nach ihrer Meinung über die Sache. Der Gehilfe des Finanzministers, Geheimrat Weber, teilte mit, dass er nichts gegen den Bau der in Frage stehenden Bahn auf Kosten des finnischen Staates einzuwenden habe (sic!). Was dagegen die vorgeschlagene Anleihe aus der Reichskasse betraf, so war dieser Vorschlag nach Geheimrat Webers Ansicht nicht ausreichend begründet, weil man die erwähnten 17 Millionen Mark nicht gleichzeitig in ihrer Gesamtheit der Staatskasse zu entnehmen brauche. Da eine zweijährige Bauzeit geplant sei, brauche man im ersten Jahr nur $8\frac{1}{2}$ Millionen, eine Summe, die man durchaus nicht als unerschwinglich für die finnische Staatskasse betrachten könne.²⁰

In der Antwort des Kriegsministers Suchomlinov zeigte sich wieder seine typisch militärische Anschauung. Er habe nichts gegen den Vorschlag des Senats, und man könne ihn ohne Änderungen annehmen. Die Hauptsache sei nur, dass mit den Bauarbeiten unverzüglich angefangen werde.²¹

Der Verkehrsminister, Staatssekretär Ruchlov, machte darauf aufmerksam, dass die geplante Bahnlinie das Zentrum des in Tyrisevä befindlichen Landgutes

¹⁹ Scyn an den Ministerrat am 10. 12. 1913.

²⁰ Weber an Kokovtsov am 29. 1. 1914. Kopie KKK ibidem.

²¹ Suchomlinov an Kokovtsov am 21. 1. 1914. Kopie KKK ibidem.

Kaunis-Toivola, dessen Eigentümer Ingenieur Orlovskij sei, zerschneiden würde, wodurch das Gut seinen Wert verlöre. Deshalb schlug Ruchlov vor, die Linie an dieser Stelle etwas weiter nördlich zu führen, so dass sie nur die nördlichen Randgebiete des Gutes berühren würde.²² Ferner war Ruchlov der Meinung, dass die Kosten des Baus der Strecke mit 17 Millionen Mark viel zu hoch veranschlagt seien. Man müsse wenigstens die für die Anschaffung rollenden Materials vorgesehenen 2.950.000 Mark davon abziehen, weil es im allgemeinen üblich sei, auf Zweigbahnen, zu welcher Kategorie auch die Linie Terijoki — Koivisto gehören werde, das rollende Material der jeweiligen Hauptstrecke zu benutzen. Ausserdem sei zu beachten, dass nach der Fertigstellung der Verbindungsbahn über die Neva auf der strategischen Linie Terijoki — Koivisto vermutlich viel rollendes Material aus dem Kaiserreich eingesetzt werde. Wenn dies jedoch wider Erwarten nicht genügen sollte, könne man später im Wege der Gesetzgebung einen gesonderten Antrag stellen. Somit brauchten die wirklichen Baukosten für die geplante Bahn nach Ruchlovs Ansicht nur 14.217.000 Mark zu betragen.²³

Der Ministerrat prüfte den ihm vorgelegten Plan am 13. 2. 1914. Die Bahnrichtung und die technischen Bedingungen für den Bau waren bereits von Sachverständigen ausführlich klargestellt worden, so dass kein Grund bestand, diesen Dingen noch weiter Beachtung zu schenken. Somit konzentrierte sich der Ministerrat in erster Linie auf die Erwägung der Probleme, die mit der Finanzierung des Unternehmens und der Art seiner Durchführung zusammenhängen. In diesen Erörterungen wird wieder einmal sehr anschaulich sichtbar, wie »souverän« die zaristischen Machthaber sich zu den Gesetzen stellten, sowohl zu solchen, die sie selbst erlassen hatten, als auch zu denen Finnlands. Der Ministerrat stellte nämlich fest, dass die Frage ganz unbedingt in den Bereich des Gesetzes vom 17. 6. 1910 gehöre, was eine Entscheidung in der für das Gesamtreich vorgesehenen Ordnung vorausgesetzt hätte. Die Folge davon wäre gewesen, dass der Plan von der Reichsduma hätte verhandelt werden müssen. Da das Unternehmen jedoch andererseits höchst eilig war, was vor allem die in der Sitzung anwesenden Generaladjutanten, der Kriegsminister

²² Der Eigentümer des Gutes, der Leiter des Verkehrswesens im Kreis Petersburg, Ingenieur Orlovskij, hatte sich schon im Juli mit einem Gesuch gleichen Inhalts an Seyn gewandt, zur Antwort aber eine klare Ablehnung erhalten, weil »die Richtung der Eisenbahn von den Gesichtspunkten der Reichsinteressen und nicht von denen privater Interessen« bestimmt worden sei. Orlovskij liess jedoch nicht nach, sondern wandte sich direkt an seinen Vorgesetzten, den Verkehrsminister Ruchlov. Wie aus dem Obigen hervorgeht, blieb dieser Schritt nicht ohne Erfolg. KKK ibidem.

²³ Ruchlov an Kokovtsov am 8. 1. 1914. Kopie ibidem.

Suchomlinov und der Marineminister Grigorovič, betonten, erschien es diesmal als zweckmässiger, die Sache im Wege der finnländischen administrativen Gesetzgebung durch unmittelbaren Beschluss der obersten Gewalt zu entscheiden, da ja das Recht zur Verfügung über die Mittel der finnischen Staatskasse ausschliesslich dem Kaiser zustand.

Generalgouverneur Seyn, der ebenfalls an der Sitzung teilnahm, verteidigte nachdrücklich den Vorschlag des Senats betreffend die Gewährung einer zinslosen Anleihe von 12 Millionen Mark aus der russischen Reichskasse. Der Ministerrat stellte sich dazu jedoch trotz allem ablehnend. Eine solche Anleihe könne lediglich im Wege der Gesetzgebung des Kaiserreichs durch die Reichsduma bewilligt werden. Inzwischen sei schon beschlossen worden, die Bahnstrecke im Wege der administrativen Gesetzgebung des Grenzlandes bauen zu lassen. Ausserdem seien die Mittel der finnischen Staatskasse laut dem Gutachten des Finanzministers recht beträchtlich und genügten völlig zur Bestreitung der Ausgaben für den Bau dieser kurzen Linie. Jedenfalls würde die Frage der Anleihe besondere Erwägung erfordern, wozu man in diesem sehr dringenden Fall keine Zeit habe. So beschloss der Ministerrat, den Vorschlag des Senats abzulehnen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass der Generalgouverneur von Finnland, wenn er irgendwann später bemerke, dass die Stärkung der Staatskasse aus den Mitteln der Reichskasse unbedingt notwendig sei, dem Ministerrat einen darauf abzielenden Antrag unterbreiten dürfe, aber als ganz g e s o n d e r t e A n g e l e g e n h e i t. So verlor das Kaiserreich keinen einzigen Rubel durch das Unternehmen; das ebenerwähnte Hilfeversprechen lässt sich auch in keiner Weise als bindend betrachten. Da es General Suchomlinov unklar geblieben war, woher man die Mittel für die Deckung der Betriebskosten der Bahnlinie bekommen werde, erklärte der Ministerrat, dass dafür natürlich ebenso die Staatskasse aufkommen werde wie für die Baukosten. Ferner wurde der Vorschlag des Verkehrsministers Ruchlov angenommen, den für die Anschaffung rollenden Materials bestimmten Posten aus dem Kostenvoranschlag zu streichen und die Strecke bei Kaunis-Toivola weiter nördlich verlaufen zu lassen.

Aufgrund der von ihm dargelegten Gesichtspunkte beschloss der Ministerrat: »1) Den Ministerstaatssekretär des Grossfürstentums Finnland zu beauftragen, Seiner Kaiserlichen Majestät zur Bestätigung den vom Generalgouverneur von Finnland übersandten Vorschlag vorzutragen, dass eine 74,8 km lange strategische Eisenbahnlinie von der Station Terijoki nach der Landstadt Koivisto an der Küste des Sundes von Koivisto gebaut werden möge, und zwar in der Weise, dass diese normalspurige und mit schweren Schienen von 40 kg versehene Strecke von der finnischen Verwaltung gemäss dem vom Kaiserlich Finnischen

Senat angenommenen Vorschlag und Kostenvoranschlag gebaut wird, ausgenommen dass aus dem letztgenannten die für die Anschaffung rollenden Materials reservierte Summe in Höhe von 2.950.000 Mark gestrichen wird; 2) die Baukosten für die Linie im Betrage von 14.217.000 Mark werden den Mitteln des Finnischen Staates entnommen; 3) mit den Bauarbeiten wird möglichst schnell begonnen; 4) die Arbeiten sind spätestens nach Ablauf von zwei Jahren seit dem Arbeitsbeginn zu Ende zu führen, und die Linie ist dann dem Verkehr zu übergeben.»²⁴

Der Vorsitzende des Ministerrats, Staatssekretär Goremykin, teilte den Beschluss dem Ministerstaatssekretär Markov am 2. 4. 1914 mit und bat ihn, Massnahmen zu ergreifen, damit die Sache in vorschriftsmässiger Ordnung entschieden werde.²⁵ Der formelle Vortrag beim Kaiser fand am 16./29. April 1914 in Livadia statt. Markovs Vortragmemorial stimmt mit den früheren Phasen der Angelegenheit völlig überein, und er bringt darin nichts Neues mehr vor. Nach dem Ausscheiden General Langhoffs aus dem Amt war das Staatssekretariat endgültig zu einem »Postamt« für die Erledigung der Angelegenheiten Finnlands geworden, dessen selbständiger Einfluss beinahe zu einem Nichts zusammengeschmolzen war. Der Herrscher genehmigte auch jetzt den Beschluss des Ministerrats ohne Veränderungen. Nachdem die finnischen Behörden auf normalem Wege von der Sache benachrichtigt worden waren, ging man unverzüglich an die Vorbereitungen des Baus der Bahnstrecke. Die Arbeiten begannen am 1. 7. 1914.

Die Gnadenfrist näherte sich jedoch schon ihrem Ende. Nur einen Monat später brach der erste Weltkrieg aus. Bezeichnend für die Verwirrung bei Kriegsbeginn ist ein Brief, den der Kommandeur des 22. Armeekorps, Generalleutnant von der Brincken, am 23. 7./7. 8. 1914 an Seyn sandte und in dem er dessen Erkundigung nach der Beschleunigung der Bauarbeiten an der Linie nach Koivisto beantwortete. Nach der Meinung des Generals sollte man sich mit diesen Arbeiten gar nicht beeilen, sondern im Gegenteil sie ganz einstellen und die freiwerdenden Geldmittel zur Verstärkung der Hauptstrecke Riihimäki — Viipuri benutzen. Seyn kam dem Befehl nach und gab dem Senat entsprechende Weisungen. Drei Tage später erhielt der Generalgouverneur einen Brief vom Verkehrsminister Ruchlov, der hervorhob, dass es zur Versorgung der Küstenbefestigungen mit Kriegsbedarf und Lebensmitteln unbedingt notwendig sei, die Bauarbeiten an der Linie Terijoki — Koivisto so schnell wie möglich zu Ende zu führen; laut den Nachrichten, die der Minister erhalten

²⁴ Protokoll des Ministerrats vom 14. 2. 1914. KKK ibidem.

²⁵ VSV 39/1916.

habe, sei das Tempo des Fortschreitens dieser Arbeiten unzulänglich. Nun blieb Seyn nichts anderes übrig als zu telegrafieren, dass die Arbeiten keineswegs beschleunigt, sondern vielmehr auf Initiative des Kommandeurs des 22. Armeekorps ganz eingestellt worden seien. Ebenso habe der Kommandeur den Befehl gegeben, die Arbeiten an der Bahnlinie Jyväskylä — Pieksämäki zu unterbrechen. Die Antwort bestand in einem lakonischen Telegramm des Kommandeurs der VI. Armee an Seyn: »Geben Sie sofort Befehl, die Bauarbeiten an der Linie Terijoki — Koivisto von neuem anzufangen.«²⁶ Dieser Befehl wurde befolgt, und der Generalgouverneur erteilte die Weisung, dass ihm monatlich über das Fortschreiten der Arbeiten zu berichten sei. Endlich Anfang Juni 1916 wurde die Strecke fertig, d.h. etwa einen Monat vor Ablauf der Frist, worüber der Kaiser dem Ministerstaatssekretär seine Zufriedenheit aussprach.²⁷

So war das Unternehmen nun abgeschlossen. Es war ganz als russische strategische Angelegenheit durchgeführt worden, ohne dass man die finnische Volksvertretung nach ihrer Meinung gefragt hätte. Die ärgerlichen Proteste der finnischen Presse wurden kalt übergangen, und die russischen Regierungskreise machten sich nicht einmal die Mühe, darauf zu antworten, geschweige denn ihre Beschlüsse dadurch beeinflussen zu lassen.²⁸ Es handelte sich um eine auf die Sicherung der Hauptstadt des Kaiserreichs abzielende Massnahme, die man durchzuführen beschlossen hatte, völlig unabhängig davon, was die Bevölkerung des »Grenzlandes« oder die von ihr in den Landtag gewählten Abgeordneten möglicherweise darüber dachten. Es ist natürlich, dass der Ausbruch des ersten Weltkriegs auch bei den Finnen zur Folge hatte, dass ihr Hauptinteresse sich auf ganz neue Probleme richtete.

²⁶ KKK *ibidem*.

²⁷ VSV 39/1916.

²⁸ Vgl. Karjala vom 17. 7. 1913 und 14. 5. 1914. Das Blatt betont, dass die Bahn keinen wirtschaftlichen Nutzen bringen werde, weil sie ausschliesslich auf strategischen Motiven beruhe. Vor allem sei die Linie gefährlich, indem sie den russischen Einfluss im Westteil der Karelischen Landenge ausbreite. Hbl vom 3. 3. 1914 hebt dagegen hervor, dass die Russen kein Recht hätten, Mittel aus der Staatskasse für Eisenbahnbauten zu verwenden, denn für diese gebe es den Verkehrsfonds. Vgl. auch Nya Pressen vom 27. 2. 1914 und Helsingin Sanomat vom 13. 5. 1914.

V

Das Interesse der russischen Regierungskreise für die Eisenbahnen Finnlands war — wie wir gesehen haben — fast ausschliesslich militärischen Charakters. Vor allem wollte man erreichen, dass die Hauptlinie Petersburg — Vaasa möglichst schnell fertiggestellt werde. Die übrigen Pläne zur Erweiterung des Bahnnetzes mussten vorläufig warten. Dieser Grundsatz der Russen, den ausserdem der Kaiser durch einen im Jahr 1909 erlassenen Befehl bestätigt hatte, bildete eine dermassen offensichtliche, reale Tatsache, dass auch der finnische Landtag gezwungen war, ihn zu berücksichtigen. Die Landtage der Jahre 1913 und 1914 beschlossen, alle Petitionsanträge betreffend neue Eisenbahnbauten ohne Verweisung an den zuständigen Ausschuss abzulehnen, weil das umfangreiche Eisenbahnprogramm des Parlaments vom Jahr 1909 immer noch nicht ausgeführt war.¹ Doch wurde in den beiden ebengenannten Landtagen der Beschluss gefasst, darum nachzusuchen, dass die im Bauprogramm von 1909 enthaltene Strecke Ylivieska — Iisalmi baldmöglichst gebaut werde. Da diese Anträge im Widerspruch zu der kaiserlichen Willensäusserung über den Vorrang der Linie Petersburg — Vaasa standen, ist es klar, dass sie zu keinen praktischen Ergebnissen führen konnten.²

Als die Bauarbeiten an den fehlenden Teilen der Hauptstrecke Petersburg — Vaasa begannen, waren die Arbeiten an der Linie Joensuu — Nurmes schon beendet. Die Bahn wurde im Jahr 1911 mit grossen Feierlichkeiten dem Verkehr übergeben; unter den Ehrengästen befand sich u.a. Leo Mechelin. Dieses Ereignis gab den russischen Zeitungen Anlass, der finnischen Eisenbahnpolitik im allgemeinen sowie insbesondere dem Bau von Bahnstrecken in den östlichen Teilen des Grossfürstentums Beachtung zu schenken. So betonte die »Finljandskaja Gazeta«, dass die Finnen besonderes Gewicht auf die Bedeutung der Eisenbahnen für die Ausbreitung des Panfennismus in Karelien legten. Vor dem Bau der Bahnen sei die Bevölkerung Kareliens wirtschaftlich vom Kaiserreich abhängig gewesen und habe als Handelswege die einzigen möglichen Fahrwege benutzen müssen — die in den Ladogasee und den Onegasee mündenden Flüsse. Dies alles habe beträchtlich die Russifizierung der Karelier gefördert. Die Finnen hätten jedoch in dem Bestreben, einen starken Einfluss auf die beiderseits der Grenze wohnenden Karelier zu erlangen, schon in den 80-er Jahren des 19. Jahrhunderts eine Eisenbahn von Viipuri über Sortavala nach Joensuu gebaut, was zur Folge gehabt habe, dass sich z.B. Sortavala schnell

¹ CASTRÉN, a.a.O. S. 127—128.

² Vgl. TUOMINEN, a.a.O. S. 358, 359 und die darin genannten Quellen.

aus einer halbbrussischen in eine rein finnische Stadt verwandelt habe. Zugleich sei der russische Einfluss in ganz Karelien beträchtlich geschwächt worden. Es sei sehr bezeichnend, dass die neue Strecke Joensuu — Lieksa in unmittelbarer Nähe der Grenze des Kaiserreichs verlaufe; ihre Entfernung von der Grenze betrage nämlich nicht mehr als 13 Werst. Zur Eröffnungsfeier dieser Linie seien die höchsten russischen Beamten des Grenzlandes gar nicht eingeladen worden; stattdessen hätten an den Feierlichkeiten die »Herren Panfennisten« teilgenommen, u.a. Mechelin, der eine vaterländische Rede gehalten und die Ovationen der örtlichen Bevölkerung entgegengenommen habe. Durch diese Bahnlinie würden die Einwohner von Repola und seinen Nachbargemeinden in Olonetz wirtschaftlich enger als bisher mit Finnland verbunden, weil es für sie künftig vorteilhafter sein werde, die von ihnen benötigten Güter dort zu beschaffen. Natürlich seien diese Erzeugnisse nicht von russischen, sondern von finnischen und ausländischen Fabriken hergestellt, und ausserdem werde man an die Karelrier beim Handel auch finnische Bücher, Flugblätter usw. verteilen und auf jede Weise ihnen Gedanken vom gemeinsamen Ursprung der Finnen und der Karelrier, von der Überlegenheit des finnischen Lebensstils gegenüber dem russischen udgl. beibringen. Die Panfennisten wollten sich jedoch nicht mit den schon erreichten Erfolgen begnügen, sondern planten immer neue Bahnstrecken in der Nähe der Grenze. Darauf abzielende Gesuche seien in allen Landtagen vorgekommen, und darin habe man u.a. die Richtungen Sortavala — Koirinoja — Suojärvi, Oulu — Suomussalmi, Kajaani — Suomussalmi und Nurmes — Kuhmo genannt. Das eigentliche Ziel all dieser Linien sei die Eroberung Russisch-Kareliens, ein Ziel, das die Finnen in früheren Jahren nicht einmal zu verheimlichen für nötig befunden hätten.³ Die »Novoje Vremja« hatte schon 1908 auf die Gefahr aufmerksam gemacht, die in der Verzögerung des Baus der Strecke nach Petrozavodsk liege, während gleichzeitig die Finnen ihr Bahnnetz immer weiter nach Ost- und Nordfinnland ausdehnten.⁴ Ein genau ebenso starkes Misstrauen spricht aus einem Artikel der »Moskovskija Vjedomosti« vom 17. 1. 1913, worin gleichfalls die Gefahr des Panfennismus betont wird. »Nachdem die Finnen ihre Bahn bis in eine Entfernung von nur wenigen Werst von Olonetz-Karelien gebaut haben, mit anderen Worten, in ein Gebiet, das schon von Kareliern besiedelt ist, haben sie dorthin als Beamte und Arbeiter solche Personen gebracht, die sich nicht als blosse Beamte und Arbeiter betrachten, sondern auch als »Aufklärer« unter

³ Finljandskaja Gazeta vom 3. 5. 1912; s. auch Novoje Vremja vom 17. 1. 1912.

⁴ Novoje Vremja vom 8. 8. 1908.

den Kareliern, indem sie inmitten dieses Stammes die Idee des Panfennismus verbreiten.»

Die oben wiedergegebenen Pressestimmen zeigen deutlich, wie leicht der fanatische Nationalismus die Dinge und deren Grössenverhältnisse verfälschen konnte. Es hatte ja schon N. I. Bobrikov, den man wohl kaum des »Panfennismus« beschuldigen kann, ausdrücklich die Weiterentwicklung des finnischen Bahnnetzes in den östlichen, ans Kaiserreich grenzenden Teilen des Landes gefordert. Desgleichen war seinerzeit gerade russischerseits darum gebeten worden, dass die Linie Joensuu — Nurmes östlich des Sees Pielisjärvi geführt werde. Jetzt, wo diese Wünsche endlich ihre Erfüllung zu finden schienen, waren sie trotzdem — diesmal aus nationalen Gründen — für die nationalistischen Kreise ein Grund, Protest zu erheben. Andererseits lässt sich nicht leugnen, dass die Fertigstellung der in Rede stehenden Bahnen die Karelier in der finnischen Orientierung hätte bestärken können, aber in Wirklichkeit wurden die Strecken durchaus nicht im Hinblick auf derartige Gesichtspunkte geplant, sondern in dem Bestreben, das Wirtschaftsleben des Grossfürstentums zu entwickeln und zu beleben. Es muss jedoch besonders betont werden, dass die Erörterung der Frage damals auf der Stufe der Pressepolemik stehen blieb. Die Regierung, die sich auf den Plan für die Linie Petersburg — Vaasa konzentrierte, empfand noch kein aktuelles Interesse für die übrigen Bahnpläne. Der Ausbruch des Weltkriegs und die Revolution in Russland hatten zur Folge, dass sie auch später dazu nicht Stellung zu nehmen brauchte.

Ein ganz gleiches Schicksal hatte der in Norwegen angeregte Plan für eine durch Nordfinnland verlaufende Bahn. In einem Rapport aus Kristiania vom 19. September/2. Oktober 1912 teilte der dortige russische Konsul mit, dass die norwegischen Zeitungen sehr viel über eine Eisenbahn schrieben, die von der Küste des Varangerfjords nach Finnland geführt werden solle. Nach den Pressestimmen würde das Unternehmen für die nordnorwegische Provinz Finnmarken sowohl wirtschaftlich als auch kulturell höchst vorteilhaft sein. Die ungeheuren Wälder Nordfinnlands mit den gewaltigen Reichtümern, die sie enthielten, seien früher gar nicht ausgenutzt und veredelt worden. Falls eine Eisenbahn beispielsweise von Neiden nach Inari und weiter nach Rovaniemi gebaut werden könnte, würde sie für Norwegen eine wirkliche Goldgrube werden, wenn man berücksichtige, dass Norwegen, das bedeutendste Fischausfuhrland, auf diese Weise nicht nur mit Finnland in Verbindung käme, sondern auch mit dem ganzen unendlichen Russland, wo der Fischverbrauch gewaltige Ausmasse erreiche. Strategische Gesichtspunkte dürften kein Hindernis für die Verwirklichung des Planes bilden. Auch gegen die Strecke Luleå — Ofoten

habe man seinerzeit vom strategischen Standpunkt protestiert, und trotz allem habe ihr Bau keinen Krieg verursacht. Im Gegenteil, diese Linie habe Narvik in wenigen Jahren aus einem unbedeutenden Fischerdorf in eine blühende Stadt verwandelt. Derartige Entwicklungsmöglichkeiten sollte man auch für das übrige Nordnorwegen nicht versäumen.⁵ Der Konsul fährt in seinem Bericht fort: »Ich nehme mir die Freiheit, nicht zu verheimlichen, dass es mir als Instruktion für die Zukunft höchst wünschenswert wäre zu erfahren, ob diese meine Meldung irgendwelches Interesse bei unserer Regierung erweckt.« Das russische Aussenministerium schickte eine Kopie des Rapports an die Kanzlei des Generalgouverneurs von Finnland mit der Anfrage, ob die Kanzlei irgendwelche Nachrichten über den Bau einer solchen Bahn im Gebiet des Grossfürstentums oder darauf abzielende Pläne habe. Aufgrund eines Gutachtens von Graf Berg konnte die Generalgouverneurskanzlei jedoch am 11. 3. 1913 dem Ministerium des Äusseren mitteilen, dass zur Zeit keinerlei Pläne für den Bau der erwähnten Linie beständen⁶. Das Unternehmen scheint damit zum Stillstand gekommen zu sein.

Weiter kam man dagegen in der Frage der Bahnstrecke Hamina — Inkeroinen. Schon am 17. 10. 1912 hatte die »Novoje Vremja« auf den unbefriedigenden Zustand dieser Linie vom Standpunkt des Truppentransports hingewiesen. Dem privaten Inhaber der Strecke ständen nicht mehr als zwei Lokomotiven zur Verfügung, und ausserdem stelle er sich feindselig zu den russischen Militärbehörden, so dass es das Beste wäre, die Bahn in den Besitz des Staates überzuführen.⁷ Die Lösung des Problems wurde dadurch merklich erleichtert, dass die betreffende Gesellschaft in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet und im Jahr 1913 selbst ihre Bahnlinie dem Staat zum Kauf anbot. Die von der Armee gestellten Anforderungen (s. das Kapitel »Die Mobilmachungsvorbereitungen«) bedeuteten grosse Änderungsarbeiten an der Strecke, zu denen die Gesellschaft nach den Konzessionsbedingungen nicht verpflichtet war, und ihre wirtschaftlichen Ressourcen hätten es ihr auch nicht erlaubt. Die Folge davon

⁵ Einige norwegische Blätter hatten sich dem Gedanken aus strategischen Gründen widersetzt, weil sie den Verdacht hegten, dass dahinter die russischen Militärkreise ständen, die auf diese Weise einen Angriff auf Norwegen zu erleichtern suchten. Vgl. Hbl vom 17. 10. 1912, Finljandija Obzor . . . S. 111. Dagegen widersetzen sich die »Moskovskija Vjedomosti« dem ganzen Plan mit der Begründung, dass er nur der Bereicherung der Norweger dienen solle. Ausserdem würde die Verwirklichung des Plans dazu führen, dass die Nordteile Finnlands dem russischen Reich noch mehr entfremdet würden (Moskovskija Vjedomosti vom 5. 12. 1912).

⁶ KKK II. Abteilung 8—8/1912.

⁷ Novoje Vremja vom 17. 10. 1912.

wäre gewesen, dass die von den Änderungsarbeiten beanspruchten Kosten in Höhe von 600.000 Mark, die der Staat hätte tragen müssen, gleichsam ein Geschenk von diesem an die Gesellschaft gewesen wären. Da die Bedeutung der Linie in erster Linie militärisch war, wogegen sie recht wenig Zivilverkehr aufzuweisen hatte, hielt es der Senat für das Beste, das Verkaufsangebot der Gesellschaft anzunehmen und die Strecke in ihrer Gesamtheit für den Staat anzukaufen.⁸ Die Sache müsse dem Landtag vorgelegt werden, doch solle zur Sicherheit schon vorher mit den Mitteln der Staatskasse die Aktienmehrheit der in Frage stehenden Eisenbahngesellschaft erworben werden. Seyn genehmigte diesen Vorschlag des Senats.⁹ Der Ministerrat war jedoch anderer Meinung. Da die Bahnstrecke ja recht wenig Ertrag bringen werde, sei es besser, gar kein Geld aus der Staatskasse darin anzulegen. Die Angelegenheit solle ganz dem Parlament überlassen werden, das dann auch den Kaufpreis zu erlegen habe.¹⁰ Aufgrund dieser Erlaubnis fügte der Senat der allerhöchsten Vorlage über den Verkehrsfonds den Vorschlag ein, dass die Linie Hamina — Inkeroinen für den Staat angekauft werde. Im Landtag wurde der Antrag mit dem Haushaltsplan des Verkehrsfonds ohne Schwierigkeiten angenommen, und man schenkte der Sache kaum Beachtung.¹¹ Nach der Annahme der allerhöchsten Vorlage ging die Bahn somit in den Besitz des Staates über.

DIE MOBILMACHUNGSVORBEREITUNGEN

Als der Generalstreik des Jahres 1905 mit einem Schlage die Schwächen der militärischen Position Russlands in Finnland enthüllte, rückte er neben allem anderen auch die Eisenbahnfragen mit ganz neuer Tragweite ins Licht. Der Streik war ja zuerst gerade auf den Eisenbahnen ausgebrochen, so dass, als die Telefon- und Telegrafverbindungen ebenfalls unterbrochen worden waren, die Lage für die russischen Behörden und Garnisonen im Grossfürstentum recht ungünstig und geradezu gefährlich wurde. Die Möglichkeit der Wiederholung einer ebensolchen Situation wurde fortan von der russischen Regierung genau in Betracht gezogen. Schon im Juni 1906 wandte sich der Innen-

⁸ Geheimschreiben des Senats über den Ankauf der Strecke Hamina — Inkeroinen für den Staat. VSV 84/1914.

⁹ Ibidem. KKK II. Abteilung 8—21/1913.

¹⁰ Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 494/1913.

¹¹ Landtagsprotokoll vom 30. 4. 1914 S. 985—996; Regierungsvorlage Nr. 10 Landtagsakten II; Prot. des Ökonomicdepartements des Senats vom 21. 1. 1914 und 7. 9. 1915; TUOMINEN, a.a.O. S. 359.

minister Stolypin an Generalgouverneur Gerard mit der Mitteilung, er habe Nachrichten erhalten, wonach in Finnland ein allgemeiner Eisenbahnstreik vorbereitet werde. Gerard betonte jedoch, dass zu einer derartigen Befürchtung kein Anlass bestehe. Der grösste Teil der finnischen Eisenbahner seien Anhänger der konstitutionalistischen Partei, und es sei nicht glaubhaft, dass sie in den Streik treten würden, während eine konstitutionalistische Regierung an der Macht sei und ihr Programm durchführe. Inmitten des unteren Bahnpersonals habe auch die Arbeiterpartei viel Anhang, und für die Zuverlässigkeit dieser Gruppe gebe es keine Garantien, falls auf den Eisenbahnen Russlands Unruhen ausbrächen. Allein sei die ebengenannte Gruppe jedoch nicht gefährlich. Das Ergreifen unbegründeter Vorsichtsmassnahmen sei nur geeignet, eine gereizte Stimmung zu schaffen. Wenn dagegen in Russland Symptome auftreten sollten, die auf den Ausbruch eines allgemeinen Eisenbahnstreiks hindeuteten, bat Gerard, dass das Innenministerium ihn rechtzeitig davon in Kenntnis setzen möge.¹ Das Ministerium gab sich mit dieser Antwort zufrieden, und die Lage beruhigte sich einstweilen.

Die Lösung der Spannung war jedoch nur vorübergehend, und das frühere Misstrauen glimmte unter der Asche weiter. Besonders stark flammte es bei den Ereignissen des Herbstes 1909 auf, als man in den russischen Regierungskreisen jeden Augenblick den Ausbruch eines Aufstands in Finnland erwartete.² Eine auf Initiative Stolypins am 5. 10. 1909 in Petersburg zusammengetretene Konferenz von Vertretern der obersten militärischen Führung arbeitete einen allgemeinen Plan für Gegenmassnahmen aus, die sofort beim ersten Anzeichen des Aufstands ergriffen werden sollten. Besondere Beachtung schenkte man der Schlüsselstellung der Eisenbahnen, weil es unmöglich war, sich auf deren völlig finnisches Personal zu verlassen, das zu beliebiger Zeit in den Streik treten und den Verkehr lahmlegen konnte. Deshalb wurde in der Sitzung beschlossen, das Verkehrsministerium mit der Ausarbeitung einer Besoldungsordnung für die russischen Beamten zu beauftragen, die nötigenfalls an die Stelle ihrer streikenden finnischen Kollegen treten könnten, um die Verkehrsverbindungen, die zur schnellen Wiederherstellung notwendig seien, der Regierung zu sichern.³ Das Verkehrsministerium führte den Befehl rasch aus und setzte sofort ein Komitee zur Erörterung der Frage ein, das unter dem Vorsitz des Wirklichen Staatsrats Kozyrov stand und dessen Mitglieder technische

¹ Gerard an den Gehilfen des Innenministers, Makarow, am 6. 7. 1906. KKK I, Abteilung XV⁸/1907. Der obenerwähnte Brief Stolypins ist in derselben Akte enthalten.

² Vgl. LANGHOPF, a.a.O. III S. 185—187.

³ KKK I, Abteilung 58²/1910.

Sachverständige des Kriegs- und des Verkehrsministeriums waren. Das Gutachten des Komitees war bereits am 25. 10. 1909 fertig, und der Verkehrsminister Ruchlov übersandte es an diesem Tage dem Ministerrat zur Prüfung. Nach Ruchlovs Ansicht gab es zur Sicherung des regelmässigen Funktionierens der finnischen Eisenbahnen in allen Verhältnissen keine andere Möglichkeit, als schon im voraus diejenigen russischen Bahnbeamten und -angestellten zu ernennen, die bei Ausbruch eines Streiks unverzüglich bereit sein sollten, ihren Dienst in Russland zu verlassen und in Finnland Aufgaben zu übernehmen, die im voraus für sie bestimmt werden müssten. So müsse der Verkehr wenigstens auf der Strecke Petersburg — Helsinki gesichert werden. Ruchlov machte ferner darauf aufmerksam, dass man bei einer solchen Kommandierung von Eisenbahnpersonal nicht die für die Kriegszeit geltenden Mobilmachungsvorschriften anwenden könne, sondern die Massnahmen auf der Grundlage der Freiwilligkeit durchgeführt werden müssten. Es müsse so reichlich Personal bereitgestellt werden, dass es völlig ausreiche, um den Verkehr bis Helsinki zu sichern. Damit man für diesen Zweck wirklich kompetentes Personal bekomme, müsse diesem eine Besoldung gewährleistet werden, die etwa doppelt so hoch sei wie die normale. Das könne man gar nicht als übertrieben ansehen, wenn man die ausserordentlich schwierigen und gefährlichen Verhältnisse berücksichtige, unter denen die Betroffenen in Finnland ihren Dienst tun müssten. Den Familien solcher Eisenbahner, die im Dienst ums Leben kämen, sei eine entsprechende Pension zu gewährleisten. Das so angeworbene Personal müsse sich verpflichten, zu beliebiger Zeit auf Abruf nach Petersburg zu kommen, um von da nach Finnland geschickt zu werden. Um diese Organisation aufstellen zu können, müsse vom Finanzminister ein ausreichender Kredit aus Staatsmitteln gewährt werden. Der Ministerrat nahm den Vorschlag des Verkehrsministers an, bemerkte jedoch dazu, dass man im Hinblick auf die Zukunft keinen Grund habe, sich auf die Linie Petersburg — Helsinki zu beschränken, sondern danach streben solle, den ununterbrochenen Eisenbahnverkehr auf allen Strecken Finnlands zu sichern. Die Werbetätigkeit solle sofort beginnen. Der Kaiser bestätigte diesen Beschluss am 11. 11. 1909.⁴ Zugleich wurden im voraus die Militärkommandos bestimmt, die die Aufgabe erhalten sollten, auf den Eisenbahnen ausbrechende Unruhen zu unterdrücken. Die Kommandos wurden aus Einheiten gebildet, die zu den vornehmsten Garderegimentern des Kaiserreichs gehörten, wie etwa zum Scharfschützenregiment der Leibgarde sowie zu den Semenovschen, Ismailovschen und Pavlovschen Gardetruppen.⁵ Das

⁴ Protokoll des Ministerrats vom 27. 10. 1909. Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 240/1909. S. auch KKK I. Abteilung XLV/1909.

⁵ KKK I. Abteilung XXIV²/1910, I. Abteilung LX/1910.

22. Armeekorps dagegen wurde beauftragt, ständige militärische Wachen an den strategisch wichtigen Eisenbahnbrücken des »Grenzlandes« einzurichten. Von diesen werden besonders die Brücken von Sorvali und Salakkalahti in Viipuri sowie die über den Fluss Kymijoki führende Brücke in Korja genannt.

Die Zweifel an der Zuverlässigkeit der Eisenbahnen und die Bestrebungen, deren ungestörte Tätigkeit auf lange Sicht zu sichern, fanden einen Ausdruck in den Bestimmungen über den besonderen Schutz der Bahnen Finnlands. Für die Linien des Kaiserreichs waren solche Anweisungen schon gleich nach den stürmischen Wochen des Generalstreiks am 14. 12. 1905 erlassen worden, aber ihr Wirkungsbereich erstreckte sich nicht auf Finnland. Diesen Fehler wollte man berichtigen, wenn auch nach der Meinung des Kriegsministers Suchomlinov die vielen Unterschiede zwischen der Verwaltung des Kaiserreichs und der des Grossfürstentums es verhinderten, diesen Ukas unverändert in Finnland anzuwenden. Auf seine Veranlassung wurde im Generalstab eine besondere Gesetzesvorlage über den Schutz der finnischen Eisenbahnen ausgearbeitet, die dann nach Helsinki dem Generalgouverneur zur Prüfung zugesandt wurde. Seyn hatte gegen den Vorschlag nichts einzuwenden, fügte aber hinzu, dass man die für das Unternehmen erforderlichen Geldmittel sehr wohl der finnischen Staatskasse entnehmen könne.⁶ Der Ministerrat dagegen betrachtete die Sache als eine von den Verwaltungsorganen des Kaiserreichs und nicht Finnlands zu entscheidende Frage. Ferner waren im Jahr 1909 eingehende Vorschriften für den Fall erlassen worden, dass das Grossfürstentum in den Kriegszustand erklärt würde.⁷ Nach diesen Bestimmungen wurden bei dem Kommandeur der in Finnland stationierten Truppen alle Vollmachten zur Aufrechterhaltung der Staatsordnung und des sozialen Friedens konzentriert, so dass er nötigenfalls berechtigt war, zur Erreichung dieser Zwecke auch solche Massnahmen zu ergreifen, die die Verordnung nicht ausdrücklich erwähnte. Somit konnte der Befehlshaber der in Finnland befindlichen Truppen — sobald das Grenzland in den Kriegszustand erklärt war — aus eigener Initiative Bestimmungen über den besonderen Schutz der Eisenbahnen erlassen. Die Festlegung des eigentlichen Inhalts dieser Vorschriften wurde einem beratenden Ausschuss aufgetragen, der sich aus dem Justiz-, Kriegs- und Verkehrsminister des Reiches zusammensetzte. Die Ergebnisse der Beratungen des Ausschusses legte der Justizminister Ščeglovitov am 3. 2. 1911 dem Ministererrat dar.⁸ Die vorgesehenen Bestimmungen enthielten insgesamt neun Hauptpunkte:

⁶ Seyn an Stolypin am 2./15. August 1910. KKK LI¹/1910.

⁷ Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung 73/1909.

⁸ KKK I. Abteilung 58—5/1911.

1) Das ganze Bahnnetz Finnlands würde der Befehlsgewalt des Militärtransportchefs des Petersburger Militärbezirks unterstellt. Er würde dann das Recht haben, die einzelnen Strecken weiter in Bezirke einzuteilen und Bezirkschefs für diese zu bestimmen.

2) Die ebengenannten Personen hätten gemäss den Weisungen der Militärbehörden und den weiter unten folgenden Vorschriften dafür zu sorgen, dass der Eisenbahnverkehr des in den Kriegszustand erklärten Grenzlandes ohne Unterbrechungen und regelmässig weiterginge. Sie trügen auch die Verantwortung für die Aufrechterhaltung der äusseren Ordnung auf den Bahnen und für die genaue Pflichterfüllung der auf diesen diensttuenden Beamten. Erforderlichenfalls hätten sie sich in Verbindung mit dem Chef der Eisenbahngendarmerie Finnlands, mit dem vom Verkehrsministerium ernannten Kontrollbeamten für die finnischen Bahnen oder mit dem Generaldirektor dieser Bahnen zu setzen.

3) Dem Militärtransportchef und dem Bezirkschef würden folgende Rechte zustehen: a) verpflichtende Anordnungen in solchen Fragen zu erteilen, die den Bruch des sozialen Friedens mit dem Ziel der Gefährdung der Sicherheit des Reichs betreffen; b) für Vergehen der im vorigen Punkt genannten Art Strafen zu verhängen, deren Höchstgrenze bei Freiheitsstrafen drei Monate und bei Geldstrafen 3000 Rubel bzw. 8000 Mark betragen würde; c) Personen, die gegen diese Bestimmungen verstossen hätten, zu verhören und selbständig zu den ebengenannten Strafen zu verurteilen; d) alle in dem betreffenden Gebiet befindlichen Handels- und Industriebetriebe entweder für eine bestimmte Frist oder für die Dauer des Kriegszustands zu schliessen sowie die Verbreitung als ungeeignet betrachteter Druckschriften zu verhindern; e) Privatpersonen den Aufenthalt im Gebiet der in den Kriegszustand erklärten Eisenbahnen zu verbieten; f) alle Beamten, die ihre Pflichten gegenüber den Eisenbahnen vernachlässigten, ihres Amtes zu entsetzen. Dies betreffe also auch Beamte anderer Behörden und Anstalten, die bei der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben auf die eine oder andere Weise mit den Bahnen in Berührung kämen. Die Bezirkschefs dürften die obigen Bestimmungen lediglich dann anwenden, wenn ihre Verbindungen zu dem Militärtransportchef des Petersburger Militärbezirks abrissen.

In den Hauptpunkten 4—7 werden die Vergehen festgelegt, für die der Militärtransportchef Strafen zu verhängen befugt wäre. Dazu gehörten u.a. unerlaubtes Fernbleiben von der Arbeit, Vernachlässigung der zu erledigenden Aufgaben, Betreten verbotenen Gebiets, Brennen von offenem Feuer in der Nähe aus Holz errichteter Brücken und Gebäude, usw. Hingegen würden Anklagen wegen Mordes an einem Beamten oder öffentlichen Angestellten

oder wegen Verletzung eines solchen, wegen Abhaltung unerlaubter Zusammenkünfte sowie wegen revolutionärer Propaganda vom Kriegsgericht verhandelt werden.

8) Diese Bestimmungen sollten in Kraft treten, sobald sie den finnischen Eisenbahnen bekanntgegeben worden seien.

9) Sie beträfen alle Behörden und auch die Bevölkerung, die auf irgendeine Weise mit den Eisenbahnen zu tun habe.

Der Ministerrat war der Ansicht, dass er die von Ščeglovitov vorgelegten Bestimmungen als Ganzes in jeder Hinsicht gutheissen könne, machte jedoch darauf aufmerksam, dass in ihren Bereich auch die Strecke Petersburg — Valkeasaari einbezogen werden müsse. Mit dieser Ergänzung wurden sie — wie bereits erwähnt — am 31. 3. 1911 in Zarskoje Selo von Ministerpräsident Stolypin dem Kaiser vorgetragen, der sie bestätigte.⁹ Die Vorschriften sollten also in Kraft treten, wenn es nötig wäre, und zwar nachdem Finnland oder ein Teil davon in den Kriegszustand erklärt worden wäre.

Dieses Ergebnis befriedigte Seyn jedoch noch nicht. Am 28. 1. 1913 sandte er an Kokovtsov, den Vorsitzenden des Ministerrats, ein Programm der Verwaltungsmassnahmen, die seines Erachtens bei Verkündung des Kriegszustands unbedingt ergriffen werden mussten. Darin betonte der Generalgouverneur, dass das vom Verkehrsministerium nach Finnland zu entsendende Personal schon vor dieser Verkündung eintreffen müsse, damit man das rollende Material auf grossen Bahnhöfen und Bahnknotenpunkten sammeln könne, bevor es den Aufständischen in die Hände falle oder von ihnen vernichtet werde.¹⁰ Als Kokovtsov sich nach der Meinung des Verkehrsministers Ruchlov über den Vorschlag Seyns erkundigte, stellte sich Ruchlov dazu recht widerwillig. Er stellte fest, dass im Ministerium schon ein fertiger Plan und die dazugehörige Besoldungsordnung für den Fall vorliege, dass die Linie Petersburg — Viipuri — Helsinki — Turku mit russischem Beamtenpersonal besetzt werden müsse. Für diese Aufgaben hätten sich freiwillig schon insgesamt 5770 russische Beamte und Angestellte gemeldet, von denen die meisten ihren ständigen Dienort auf Bahnstrecken in der Nähe von Petersburg hätten. Nun müsse jedoch in Betracht gezogen werden, dass diese Beamten, falls sie vor Verkündung des Kriegszustands nach Finnland geschickt würden, in ein Unterstellungsverhältnis zu der finnischen administrativen und richterlichen Gewalt kämen und vielleicht geradezu Gewalttätigkeiten vonseiten der finnischen Bevölkerung

⁹ KKK I. Abteilung 58—5/1911.

¹⁰ KKK I. Abteilung 1—4 občaja/1913.

zu erleiden hätten. Wenn man sich noch an die bekannte Parteilichkeit der örtlichen Gerichte erinnere, sei es klar, dass diese Beamten in eine völlig schutzlose Lage gerieten. Deshalb müsse vor der Verwirklichung des Plans eine Gesetzbestimmung geschaffen werden, dass nicht nur die nach Finnland kommandierten Beamten, sondern auch die örtliche Bevölkerung russischen Behörden unterstellt werde, falls sie sich Gewalttätigkeiten der obenerwähnten Art zuschulden kommen lasse. Ruchlov wies ferner darauf hin, dass der im Jahr 1909 vom Ministerrat in dieser Sache gefasste Beschluss im Hinblick auf die Verhältnisse der Friedenszeit auf der Grundlage der Freiwilligkeit ausgearbeitet worden sei. Die Personen, die man nach Finnland zu kommandieren beabsichtige, seien keineswegs davon befreit worden, diejenigen Pflichten zu erfüllen, die sich im Kaiserreich bei einer Mobilmachung für sie ergäben. Falls man das wolle, müsse man darüber einen besonderen Vertrag mit den Militärbehörden schliessen.¹¹ Kokovtsov schickte die Antwort Ruchlovs an Seyn weiter und machte in seinem Begleitschreiben darauf aufmerksam, dass es unmöglich sei, im voraus genau die Verhältnisse zu bestimmen, unter denen die Entsendung russischer Bahnbeamter nach Finnland geschehen würde. Die Vorschriften müssten so formuliert werden, dass man sie zu jedem Zeitpunkt anwenden könne, sowohl vor als auch nach der allgemeinen Mobilmachung.¹² Nun entwickelte sich ein lebhafter Briefwechsel über die Frage, wobei Seyn versuchte, den Verkehrsminister umzustimmen, indem er erklärte, dass die russischen Beamten höchstens zwei bis drei Tage vor Verkündung des Kriegszustands in Finnland tätig zu sein hätten. Ausserdem würden die russischen Truppen natürlich diese Beamten schützen. In seiner Antwort hierauf äusserte Ruchlov Zweifel daran, ob der versprochene Schutz unter allen Umständen ausreichen würde. Keinesfalls könnte man die Beamten vor den finnischen Gerichten schützen.¹³

Ohne dass die Herren es ahnten, begann sich jedoch die Gnadenfrist schon ihrem Ende zu nähern. Der letztgenannte Brief Ruchlovs ist vom 1. 5. 1914 datiert.¹⁴ Um in dem Unternehmen vorwärtszukommen, schlug der Verkehrsminister die Gründung eines besonderen Sachverständigenkomitees vor, in das ausser seinem eigenen Ministerium auch das Kriegsministerium und der Generalgouverneur von Finnland ihre Vertreter entsenden sollten. Das Komitee wurde eingesetzt und hatte mit seiner Arbeit kaum begonnen, als der Weltkrieg

¹¹ Ruchlov an Kokovtsov am 7. 3. 1913. KKK I. Abteilung 1—4⁸/1913.

¹² Kokovtsov an Seyn am 18. 3. 1913. Ibidem.

¹³ Diese letzte Feststellung hat Seyn mit einem Fragezeichen zu versehen für nötig befunden.

¹⁴ KKK ibidem.

ausbrach und die russischen Behörden zu ihrem Erstaunen feststellen konnten, dass die finnischen Eisenbahnen trotzdem in völlig normaler Weise funktionierten. Auf dieser Grundlage werden die sehr schmeichelhaften Worte der Anerkennung verständlich, die Grossfürst Nikolai Nikolajewiĉ und Minister Ruchlov den Bahnbehörden des »Grenzlandes« für die gelungenen Mobilmachungstransporte auszusprechen für nötig befanden.¹⁵ Als die Kriegsgefahr akut wurde, befanden sich nämlich die Brigaden des 22. Armeekorps in ihrem gewöhnlichen Sommerlager in Krasnoje Selo, und der Plan für ihre schnelle Beförderung mit der Eisenbahn zu ihren Stationierungsorten musste in wenigen Stunden improvisiert werden. Dank dem ausgezeichneten Zustand des Eisenbahnwesens und der hervorragenden Qualität des Bahnpersonals ging jedoch alles rasch, ohne Störungen und in vorbildlicher Ordnung vor sich. So hatte sich das jahrelang gehegte Misstrauen gegenüber dem »aufstandsberreiten« finnischen Eisenbahnpersonal als unbegründet erwiesen. Man kann denn auch die Ansicht vertreten, dass die ganze obengeschilderte Episode nur die Theorie SCHMIEDECKES bestätigt, wonach es zu den Pflichten der Regierung gehört, in ihrer Eisenbahnpolitik für die allseitige Zuverlässigkeit des Verkehrspersonals zu sorgen.

Trotz der ständig zunehmenden Spannung unter den Grossmächten war die Kriegsbereitschaft der Eisenbahnen Finnlands in der letzten Zeit vor 1914 nach der Meinung der russischen Behörden doch noch alles andere als zufriedenstellend. In einem Schreiben vom 1. 4. 1911 wandte sich der Militärtransportchef von Finnland, Graf Kamenskij, an Seyn mit der Feststellung, dass er aufgrund der ihm vom Generalstab verliehenen Vollmachten das unbestreitbare Recht habe, von den finnischen Behörden genaue Angaben über Untersuchungen für neue Bahnbauten wie auch über Beginn und Abschluss dieser Bauarbeiten sowie über sonstige dazugehörige Dinge zu erhalten. Diese Angaben seien jedoch nicht eingetroffen. Der Generalgouverneur verlangte eine Erklärung von der Verkehrsexpedition des Senats, aber ohne Erfolg. Im darauffolgenden Herbst kam Kamenskij auf die Sache zurück, indem er sich darüber beklagte, dass er nicht einmal über die Beschlüsse betreffend den Bau der Linien Savonlinna — Jyväskylä und Petersburg — Hiitola Benachrichtigungen erhalten habe, so dass er dem Leiter der Militärtransportverwaltung des Generalstabs nichts rapportieren könne, obgleich diese Nachrichtenübermittlung ausdrücklich unter seinen dienstlichen Aufgaben genannt sei. Der Leiter der Verkehrsexpedition, Graf Berg, antwortete schliesslich am 8./21. November 1911 mit der Mitteilung, dass er bereits im April desselben Jahres

¹⁵ KKK I. Abteilung (Kriegszeit) 3—5/1914.

an Graf Kamenskij eine Kopie des vom 31. 12. 1910 datierten Briefes des Ministerstaatssekretärs für das Grossfürstentum Finnland gesandt habe, worin der allerhöchste Befehl über den Bau der Strecke Savonlinna — Pieksämäki sowie über die Untersuchungen für die Linien Pieksämäki — Jyväskylä und Raasuli — Hiitola enthalten sei. Danach seien keine Befehle von höchster Seite über den Bau neuer Bahnstrecken ergangen, und die ebengenannten Untersuchungen seien noch nicht zu Ende geführt. Ferner teilte Berg mit, dass er sich persönlich mit dem Leiter der Militärtransportverwaltung, Generalleutnant Dobryšin, beraten habe, und dass dieser es als notwendig betrachte, dass der Militärtransportchef auch an der Vorprüfung der Fragen teilnehme, die den Bau neuer Bahnen beträfen. Berg habe sich dieser Ansicht angeschlossen und seinerseits hinzugefügt, dass die gleiche Möglichkeit zur Teilnahme an der Prüfung der in Rede stehenden Fragen, schon bevor sie im Senat verhandelt würden, auch dem Aufsichtsbeamten für die Eisenbahnen Finnlands, dem Wirklichen Staatsrat Krüger, gegeben werden müsse. Zu diesem Zweck war nach Bergs Meinung nötig, eine völlige Änderung der bisherigen Verhandlungsordnung der Bahnangelegenheiten vorzunehmen, indem die Planung und der Bau neuer Linien nicht mehr Aufgabe der Wege- und Wasserbauverwaltung bleibe, sondern der Eisenbahndirektion übertragen werde. Diese Massnahme würde die von Behörden des Kaiserreichs ausgeübte Überwachung beträchtlich erleichtern, da Graf Kamenskij und Staatsrat Krüger dann an der Verhandlung der Pläne in den Sitzungen der Eisenbahndirektion teilnehmen würden. Der Senat habe denn auch auf Bergs Anregung schon beschlossen, ein Komitee zur Erörterung der Frage einzusetzen.¹⁶ Schliesslich teilte der Leiter der Verkehrsexpedition mit, dass er, solange man auf die Resultate der Arbeit des Komitees warten müsse, natürlich weiterhin den Militärtransportchef über alle die kaiserlichen Befehle unterrichten werde, die den Bau neuer Bahnen beträfen.¹⁷

Genau ebenso unbefriedigend war die Lage in bezug auf die Sprachenfrage der Eisenbahnen, die bei Mobilmachungstransporten durchaus nicht bedeu-

¹⁶ KKK I, Abteilung 59—3/1911; Prot. des Ökonomiedepartements des Senats vom 4./17. November 1911. Es sei erwähnt, dass das Komitee keineswegs durch übertriebene Eile gegen die hergebrachten Gewohnheiten versties, denn eine Entscheidung wurde erst 1922 erzielt, als Finnland bereits selbständig war. Damals gingen die Aufgaben der Planung und des Baus neuer Bahnen von der Wege- und Wasserbauverwaltung auf die Eisenbahndirektion über. Das so entstandene, immer noch geltende System ging also ursprünglich vom Leiter der russischen Militärtransportverwaltung aus.

¹⁷ KKK ibidem.

tungslos war. Am 4. Februar 1910 setzte der Verkehrsminister Ruchlov den Generalgouverneur davon in Kenntnis, dass Stolypin, der Vorsitzende des Ministerrats, damit unzufrieden sei, dass die bei den Bahnen Finnlands verwendeten Vordrucke, Frachtbriefe u.a. Dokumente immer noch nur finnisch- und schwedischsprachig seien, obgleich diese Sachlage höchstens bis zum Ende des Jahres 1905 hätte dauern sollen. Ruchlov forderte Seyn auf, unverzüglich Massnahmen zur Besserung dieses Zustands zu ergreifen. Der Senat erreichte jedoch in der Sache nichts, trotz den wiederholten Mahnungen des Generalgouverneurs.¹⁸ Auch vonseiten Russlands kam man nicht mehr auf die Angelegenheit zurück, was zum Teil daran gelegen haben dürfte, dass Stolypin im Herbst 1911 starb. Um weiterzukommen, ging Seyn zu einem anderen Verfahren über, indem er die Frage mit der geplanten allgemeinen Bestimmung über den Gebrauch der russischen Sprache in der Verwaltung Finnlands verknüpfte. Diese Bestimmung war noch nicht fertig ausgearbeitet, als im Jahr 1917 die Revolution ausbrach. Der schon von Bobrikov eifrig verfolgte Plan, die Anwendung der russischen Sprache auf den finnischen Eisenbahnen einzuführen, blieb somit auf halbem Wege stecken.

Je mehr man sich dem Jahr 1914 näherte, um so mehr warf die zunehmende Spannung in der internationalen Politik ihren Schatten überallhin. In Finnland zeigt das Archiv der Generalgouverneurskanzlei sehr deutlich, wie bereits im Jahr 1913 die Mobilmachungsvorbereitungen im »Grenzland« in vollem Gange waren und sich auf die mannigfaltigsten Lebensgebiete erstreckten. Von dieser allgemeinen Linie der Entwicklung blieben auch die Eisenbahnen durchaus nicht unberührt. Zu Beginn des Jahres 1913 erhielt der Militärtransportchef in Finnland von der Militärtransportverwaltung des Generalstabs den Befehl, Massnahmen zur Hebung der Mobilmachungsbereitschaft der finnischen Bahnen im Hinblick auf die Möglichkeit des Ausbruchs eines Krieges an der Westfront zu ergreifen. Er solle erstens dafür sorgen, dass die für Mannschaftstransporte reservierten gedeckten Güterwagen (1544 Stück) so versehen würden, dass man sie auch im Winter benutzen könne. Ausserdem sollten auf vielen südfinnischen Stationen für militärische Zwecke Verlade- und Ausladebahnsteige, Nebengleise, Lagerräume usw. gebaut werden. Die von diesen Arbeiten beanspruchten Kosten in Höhe von 542.253 Mark sollten aus den Mitteln des finnischen Staates bestritten werden. Als der Senat durch den Generalgouverneur von der Sache erfahren hatte, richtete er denn auch an den Kaiser ein untertäniges Gesuch um die Bewilligung dieser Geldsumme, und der Herrscher erklärte sich dazu durch ein Reskript vom 26. 4./9. 5. 1913

¹⁸ KKK II. Abteilung 4—2/1911; Ministerrat, Verzeichnis 18, Akte 326/1911.

bereit.¹⁹ Die Frage des rollenden Materials war jedoch noch nicht erledigt. Ende des Jahres 1913 berichtete der Gendarmeriegeneral Freiberg dem Generalgouverneur, dass einige Kreise in Finnland planten, bei der Mobilmachung mit Sabotage zu beginnen, indem sie rollendes Material zerstörten oder wenigstens solche Teile von Lokomotiven und Wagen beschädigten, die für deren Verwendung im Verkehr unentbehrlich seien und deren Ausbesserung oder Neuanfertigung lange Zeit nähme. Da andererseits zwischen dem rollenden Material der Bahnen des Kaiserreichs und dem der Bahnen Finnlands zahlreiche kleine Unterschiede zu beobachten seien, schlug Freiberg vor, dass in Petersburg ein besonderes, dem russischen Verkehrsministerium unterstehendes Depot gegründet werde, das in genügender Menge Ersatzteile für die auf den finnischen Bahnen verwendeten Lokomotiv- und Wagentypen enthalte. Daraufhin begann die Kanzlei des Generalgouverneurs erst Erhebungen darüber anzustellen, was für entsprechende Depots die finnischen Eisenbahnen selbst hatten. Weiter kam die Angelegenheit nicht, bevor der erste Weltkrieg ausbrach.²⁰

Aus all dem Obigen lässt sich ersehen, in wie grossem Umfang die Massnahmen der russischen Behörden, die auf Erhöhung der Mobilmachungsbereitschaft der Bahnen Finnlands abzielten, zufallsbedingt und losgelöst waren, wie sehr es ihnen an einem einheitlichen, klaren Ziel fehlte. Diese Tatsache war auch den Behörden selbst nicht unbekannt. Am 27. Februar 1913 wandte sich der Verkehrsminister Ruchlov an Seyn, indem er darauf hinwies, dass der Ministerrat schon am 15. 11. 1911 den Verkehrsminister beauftragt habe, zusammen mit dem Kriegsminister und dem finnischen Senat ein vollständiges Programm für die Anforderungen auszuarbeiten, die an die Eisenbahndirektion des Grenzlandes zur Vereinheitlichung der technischen Verhältnisse auf den Bahnen Finnlands und denen des Kaiserreichs im Hinblick auf den ungehinderten Verkehr von rollendem Material aus dem Kaiserreich zu stellen seien. Einstweilen sei jedoch mit der Fertigstellung dieses Gesamtprogramms noch nicht begonnen worden. Nun habe die Armee aber gegenüber dem Verkehrsministerium Forderungen hinsichtlich der Verstärkung des finnischen Bahnnetzes gestellt, so dass die obenerwähnte Frage aktuell geworden sei. Um sie zu erörtern, sei ein besonderer beratender Ausschuss unter dem Vorsitz des Wirklichen Staatsrats Borisov eingesetzt worden, und der finnische Senat werde hiermit aufgefordert, seinen Vertreter in den Ausschuss zu ernennen.²¹ Der aus technischen Sachverständigen bestehende beratende Ausschuss

¹⁹ KKK I. Abteilung 1/1913, II. Abteilung 8—6/1913; VSV 28/1913.

²⁰ KKK I. Abteilung 1—3/1914.

²¹ Ruchlov an Seyn am 27. 2. 1913. KKK II. Abteilung 8—3/1913.

trat am 29. 5. 1913 in Petersburg zusammen; Finnland war durch Senator Graf Berg vertreten. Die von der Armee angeschnittene Frage betraf die Verstärkung des Oberbaus der finnischen Bahnen, so dass sie den ungehinderten Verkehr der je 40 Wagen umfassenden Militärzüge des Kaiserreichs gewährleisten würden. Als Ergebnis der technischen Entwicklung der vorhergegangenen Zeit hatte man in Russland angefangen, diese Wagenzahl als Norm für Militärtransporte anzusehen. In Finnland sollten auf den Bahnlinien Petersburg — Helsinki, Hyvinkää — Hanko, Helsinki — Karjaa und Kouvola — Kotka, die alle von erstrangiger militärischer Bedeutung seien, unverzüglich die für die Neuerung erforderlichen Änderungsarbeiten in Angriff genommen werden, deren Kosten im Betrage von 489.700 Mark aus der Staatskasse des Grossfürstentums bestritten werden sollten. Der Vertreter des Senats, Graf Berg, glaubte darauf eingehen zu können, weil es sich um eine verhältnismässig geringe Summe handle. Dagegen beschloss man, die Frage der Verstärkung der west- und nordfinnischen Strecken, die als zweitrangig betrachtet wurden, um ein Jahr zu vertagen, weil nach der Mitteilung Graf Bergs der Senat eine Vorlage über die Verstärkung der Bahnen Finnlands zur Förderung des Handels plante, die dem Landtag des Jahres 1915 im Zusammenhang mit dem Haushaltsplan für den Verkehrsfonds vorgelegt werden sollte.²² Nachdem der Senat von Seyn eine amtliche Benachrichtigung über die Sache erhalten hatte, stellte er sofort ein untertäniges Gesuch um Bewilligung der obengenannten Geldmittel, die denn auch am 3./16. September 1913 durch ein kaiserliches Reskript erfolgte.²³ Die Änderungsarbeiten auf den erwähnten südfinnischen Linien konnten denn auch vor Ausbruch des Weltkriegs zu Ende geführt werden, während man anderswo noch gar nicht dazu kam, die Arbeiten in Angriff zu nehmen.²⁴ Somit betrug beispielsweise für die Strecke Toijala — Oulu — Tornio die Höchstgrenze der Transportkapazität 27 Wagen je Militärzug.²⁵ Die Kriegsoperationen erstreckten sich allerdings im ersten Weltkrieg nicht bis nach Finnland, so dass die Schwächen des Eisenbahnnetzes des Grossfürstentums nicht im Ernst auf die Probe gestellt wurden. Trotzdem blieben diese Schwächen nicht ohne Folgen. Als man sich während des Weltkriegs davon überzeugt hatte, dass Schweden neutral blieb, ergriff man aus kriegswirtschaftlichen Gründen eilige Massnahmen, die eine Verbindungsbahn zwischen den Bahnnetzen Finnlands und Schwedens herbeiführen sollten. Als diese Ver-

²² Prot. des Borisovschen beratenden Ausschusses KKK II. Abteilung 8—3/1913.

²³ KKK ibidem; VSV 30/1913.

²⁴ KKK II. Abteilung 8—2/1914.

²⁵ UŠAKOV, a.a.O. S. 70.

bindung hergestellt war, funktionierte der Transitverkehr auf diesem Wege trotzdem nicht befriedigend, und zwar hauptsächlich gerade wegen der schwachen Transportkapazität der nordfinnischen Strecken. Das trug dazu bei, dass man sich gezwungen sah, den Bau der Murmanbahn in Angriff zu nehmen, ein Unternehmen, das gewaltige wirtschaftliche Ressourcen band. Somit rächte sich das Fehlen eines einheitlichen, das ganze finnische Eisenbahnnetz umfassenden Mobilmachungsplans, wenn auch auf andere Weise, als es der russische Generalstab in den vor dem Kriege von ihm ausgearbeiteten strategischen Plänen für Finnland berücksichtigt hatte.

DIE FINNISCHEN EISENBAHNEN UND SCHWEDEN

Nach dem Ende des Krimkrieges blieb der Ostseeraum für viele Jahrzehnte abseits von den Brennpunkten der Politik der Grossmächte. Die Interessen Russlands in dieser Richtung waren defensiven Charakters, und seine Politik beschränkte sich hier denn auch in erster Linie auf die Erhaltung des Status quo. Für Schweden bedeutete wiederum die Klausel über die Nichtbefestigung der Inselgruppe Åland einen positiven Faktor, der geeignet war, die Furcht vor einer russischen Expansion stark zu vermindern. So ergaben sich günstige Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der freundlichen Beziehungen zwischen Schweden und Russland, die bis auf die Zeit Karls XIV. Johannis zurückgingen. Diese Freundschaft war um die Mitte des Jahrhunderts durch die Ausstrahlungswirkungen des Krimkriegs und durch den Skandinavismus vorübergehend erschüttert worden.¹ Noch während des Türkenkriegs von 1877/78 verfolgte Oscar II. mit warmer Sympathie den Kampf Kaiser Alexanders II. gegen die Türken, die »alten Erbfeinde« der Christenheit.² Für Schweden, das sich immer mehr an den Neutralitätsgedanken gewöhnte, war am wichtigsten die Erhaltung des Friedens im Ostseegebiet.

Mit dem Beginn der 80-er Jahre des 19. Jahrhunderts vollzog sich jedoch eine Wendung, durch die in Schweden das traditionelle Misstrauen gegen den östlichen Nachbar immer klarer hervorzutreten anfang. Die in der russischen nationalistischen Presse von Zeit zu Zeit sich wiederholenden Forderungen, dass eine Eisenbahn nach Murman gebaut werden müsse, wurden in Stockholm genau vermerkt, und man glaubte, einen Zusammenhang zwischen ihnen und den in Schweden entstandenen Plänen für den Bau einer Bahn nach Ofoten zu erblicken. Anfang des Jahres 1882 stellten nämlich einige Inhaber von Eisenbergwerken in Kiruna das Gesuch, dass ihnen die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Ofoten nach Haparanda gewährt werden möge. König Oscar II. hegte den Verdacht, dass das Gesuch auf russischer Initiative beruhe, und nahm schroff ablehnend dazu Stellung. Die Konzession wurde erst bewilligt, als die von den Aktionären gewählte Direktion in teilweise erneuerter

¹ Vgl. ALLAN JANSSON, *Den svenska utrikespolitikens historia* III:3 1844—1872, Stockholm 1961, passim.

² FOLKE LINDBERG, *Kunglig utrikespolitik*, Stockholm 1950, S. 24.

Zusammensetzung sich zu dem Beschluss bequemt hatte, dass die geplante Bahnlinie statt nach Haparanda nach Luleå gebaut werde. Der entscheidende Faktor, der Furcht erregte, war die Nähe der finnischen Grenze gewesen, denn damit war der Gedanke an eine baldige Vereinigung der Bahnnetze Schwedens und Finnlands verbunden.³ Sogar noch im Jahr 1896 klagte der schwedische Militärattaché in Petersburg über den Beschluss, die Strecke Luleå — Ofoten zu bauen. Diese Linie werde eine viel zu grosse Lockung für die Russen werden, indem sie »einen geraden und bequemen Weg durch unsere natürliche Festung, die Berge«, zu den eisfreien Häfen des Atlantischen Ozeans eröffne.⁴

Um dieselbe Zeit drang das finnische Eisenbahnnetz Schritt für Schritt immer weiter nach Norden vor — ein Umstand, den Schweden nicht ohne ein Gefühl der Besorgnis wahrnehmen konnte. Man war der Ansicht, dass die Entwicklung den zielbewussten Vormarsch der Petersburger Militärkreise auf die schwedische Grenze widerspiegeln würde. Im Jahr 1886 war die Strecke nach Oulu fertig, und von der Einweihungsfeier wurde an die Eisenbahndirektion nach Helsinki ein Telegramm geschickt, das starken wirtschaftspolitischen Optimismus verriet: »Vorwärts nach Ofoten.« Diese Worte wurden in Schweden völlig missverstanden und riefen einen Sturm in den Spalten der Presse hervor.⁵ Danach wurden die Pläne, die Bahn von Oulu nach Tornio weiterzuführen, in Schweden verständlicherweise noch aufmerksamer verfolgt als früher. Als in den Jahren 1893—94 die Murmanfrage aufs Tapet kam, stellte der vom Stockholmer »Aftonbladet« nach Helsinki entsandte Korrespondent Otto v. Zweigbergk fest, dass die erwartete allerhöchste Vorlage über den Bau der Strecke nach Tornio dem Landtag nicht zugegangen sei. Stattdessen habe Russland den Plan einer Bahn zur Eismeerküste vorgelegt, wovon man in Finnland »panische Angst« empfinde. »Die finnische Eisenbahnfrage hat ganz plötzlich und überraschend einen grosspolitischen Zusatz erhalten, der sie sehr interessant, aber zugleich höchst gefährlich macht.«⁶ Die politische Führung Schwedens entdeckte trotzdem in dieser für die Finnen so unangenehmen Sache auch Züge, die sie als für Schweden positiv ansah. Oscar II. stellte gegenüber dem deutschen Gesandten in Stockholm sogar fest, dass der Plan einer Bahn von Oulu nach Murman für Schweden recht vorteilhaft sei, weil er dazu angetan sei, das Interesse der

³ FOLKE LINDBERG, *Den svenska utrikespolitikens historia* III:4 1872—1914, Stockholm 1958, S. 60.

⁴ Rapport des Petersburger Militärattachés vom 18. 8. 1896. Krigsarkivet, Stockholm.

⁵ LINDBERG, a.a.O. S. 120.

⁶ Aftonbladet vom 6. 2. 1894.

Russen vom Vortreiben finnischer Bahnlinien an die schwedische Grenze abzulenken. Die Initiative Wittes sei deshalb in jeder Hinsicht zu begrüßen.⁷

Es konnte nicht ausbleiben, dass das Misstrauen gegen Russland auch in der praktischen Politik Spuren hinterliess. Recht verbreitet war in Schweden die Auffassung, dass es gefährlich sei, die Eisenbahnen nach Norden weiterzuführen. Man hielt es vom Standpunkt der Sicherheit des Staates für das Wünschenswerteste, dass die Gegend an der Grenze gegen Russland ihren früheren Wildnischarakter in so hohem Grade wie nur möglich bewahre, weil sie so als ein schwer passierbares Naturhindernis geeignet sei, einen ins Land eindringenden Feind aufzuhalten. Gemäss dieser Anschauung betonte König Oscar einmal um das andere, dass er keinesfalls gestatten werde, das schwedische Bahnnetz weiter nördlich als bis Luleå auszudehnen.⁸ Erst im Zusammenhang mit der Befestigung von Boden im Jahr 1897 glaubte man den Beschluss fassen zu können, dass die Bahn bis ins Tal des Flusses Kalix weitergeführt werde. Mit der Zeit erwiesen sich jedoch die Fürsprecher einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes als stärker im Vergleich zu ihren Gegnern. Sie beriefen sich in erster Linie auf Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit und der Gerechtigkeit. Die Naturreichtümer Nordschwedens müssten in Verbindung mit dem übrigen Reich gebracht werden, und ausserdem müssten die Bewohner jenes Gebiets das gleiche Recht wie die anderen Landeseinwohner haben, ihre Verkehrsmittel und ihr gewerbliches Leben zu entwickeln, um die Früchte der Zivilisation geniessen zu können. Auch ein gewichtiges politisches Argument hatten die Befürworter der durch Norrbotten zu bauenden Bahn in ihrem Arsenal: Schweden könnte doch in keinem Fall die Finnen daran hindern, ihre Bahnlinie bis nach Tornio auszudehnen. Diese Linie werde eine beträchtliche Anziehungskraft auf die Bevölkerung auf der schwedischen Seite der Grenze ausüben und könne die aus aussenpolitischen Gründen wichtige Schwedisierung der von Finnen bewohnten Gebiete Norrbottens völlig zunichte machen. Im Jahr 1904 wurde endlich beschlossen, die Eisenbahn vom Kalix weiter ostwärts zu führen. Es war kaum ein Zufall, dass die finnische Strecke Oulu — Tornio gerade im Vorjahr fertiggestellt worden war. Auch jetzt glaubten die Schweden ihre Linie nicht nach Haparanda führen zu können, sondern ihr wurde absichtlich eine nördlichere Richtung gegeben, so dass sie das Ufer des Flusses Tornionjoki bei Karunki erreichte. Zu dieser Entscheidung

⁷ Auswärtiges Amt Abt. A. Schweden 45 Bd. 2 6368/H53146—53147. Der Rapport enthält auch eine Übersicht über die Meinungsäusserungen der schwedischen Presse zum Murmanbahnplan.

⁸ Auswärtiges Amt Abt. A. Schweden 45 Bd. 1—2 passim. OSCAR II, Mina memoarer I, Stockholm 1960, S. 364—365.

trugen militärische Gesichtspunkte massgebend bei. So war die Staatsgrenze zwar erreicht, aber die mit Unruhe und Misstrauen erwartete Vereinigung der Eisenbahnnetze noch einmal hinausgeschoben.⁹

Die finnischen Bahnen bildeten durchaus nicht den einzigen Anlass für das Misstrauen der Schweden gegenüber den Bestrebungen Russlands, sondern ihre Furcht äusserte sich in den mannigfaltigsten Formen. Die Expansion des riesenhaften östlichen Nachbarn wurde mit einer Art von blinder Naturkraft verglichen, die ihn zwingt, zur Küste des Atlantischen Ozeans vorzudringen. Dieses Ziel verfolgten nach schwedischer Meinung die Eisenbahnbauten in Finnland wie auch das ständige Einsickern finnischer Immigranten in Norwegen. Die im Grossfürstentum getriebene Politik der Angleichung ans Gesamtreich strebe in erster Linie nur nach der Schaffung eines Stützgebiets für gegen Skandinavien gerichtete Eroberungsbestrebungen. Besonders gerade das Schicksal der Autonomie Finnlands war dazu angetan, die Furcht der Schweden vor Russland ausserordentlich zu steigern. In derselben Richtung wirkte auch das hauptsächlich durch eine gewaltige Pressepropaganda erweckte, den Grenzen der Hysterie nahekommende Aufsehen, das der »Spionagetätigkeit« russischer Sägefeiler galt.

In Wirklichkeit kann man für die betreffende Zeit keine einzige Massnahme oder Äusserung von amtlicher russischer Seite wahrnehmen, die darauf hinwies, dass das schwedische Misstrauen berechtigt gewesen wäre. Die Schlussfolgerung, dass Russland auf Schweden gerichtete Pläne hege, wurde gezogen, indem man aus verschiedenen Quellen stammende Nachrichten wechselnden Inhalts miteinander verknüpfte, die zwar einzeln keinen nennenswerten Beweiswert hatten, aber zusammengefügt und immerfort wiederholt in weiten Kreisen den festen Glauben an Vorbereitungen eines russischen Angriffs gegen Schweden erzeugten.¹⁰ Besonders beachtenswert ist in diesem Zusammenhang der starke hypothetische Zug der Behauptungen über die Russengefahr und die Spärlichkeit des ihnen zugrundeliegenden Tatsachenmaterials, was noch offensichtlicher wird, wenn man die zentrale Stellung dieser Denkweise in der Meinungsbildung Schwedens um die Jahrhundertwende berücksichtigt. Nach der Auffassung LINDBERGS muss man als wichtigsten Erklärungsgrund den Umstand ansehen, dass diese Erscheinung als Reflexwirkung der zunehmenden russisch-deutschen Spannung entstanden ist, die zeitweise auch in heftigen

⁹ ANDERS RAMSAY, *Statens järnvägar 1856—1906, Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning I*, Stockholm 1906, S. 177—201; LINDBERG, a.a.O. S. 116—117.

¹⁰ Vgl. TORSTEN GIHL, *Den svenska utrikespolitikens historia IV 1914—1919*, Stockholm 1951, S. 18.

Zeitungspolemiken ihren Ausdruck fand. Beim Aussenminister Douglas, der zu den wichtigsten Gestaltern der öffentlichen Meinung gehörte, ist dieser Zusammenhang klar.¹¹ Hier sei nur festgestellt, dass das Misstrauen der Schweden gegenüber dem finnischen Eisenbahnnetz völlig unbegründet war.

Die Schwächung Russlands durch den Russisch-Japanischen Krieg war natürlich dazu angetan, die Furcht Schwedens vor dem mächtigen Nachbar zu vermindern. Ebenso wirkte die durch den Zwang der Verhältnisse eingetretene Pause in der Russifizierungspolitik in Finnland. Das alte Misstrauen glimmte trotzdem weiter und flammte bei Gelegenheit sofort auf. Ein klarer Beweis dafür waren die Ereignisse der Ålandkrise im Jahr 1908. Sie erregten in Schweden einen wahren Sturm russlandfeindlicher Stimmung, in den beinahe alle Gesellschaftskreise mit hineingerissen wurden.¹² Um dieselbe Zeit nahm die Russifizierungspolitik in Finnland von neuem ihren Lauf. Schweden begann wieder seine Stellung als unsicher zu empfinden. »Das mächtige Russland scheint auf uns zuzufliuten. Aus Åland und Tornio hört man schon das Keuchen des Riesen.«¹³ Auf dieser Grundlage der von Angst und Misstrauen beherrschten Stimmung erhob sich dann die von Sven Hedin im Auftrag der Militärkreise verfasste Flugschrift »Ett varningsord«, die in Millionenaufgabe verbreitet wurde und seinerzeit ausserordentlich stark auf die öffentliche Meinung Schwedens wirkte, in der sie die Russophobie bedeutend steigerte.¹⁴ Die Expansionsbeschuldigungen, die Hedin gegen Russland erhob, fussten grösstenteils auf altem Material (das Streben zum eisfreien Ozean, die Russifizierungspolitik in Finnland, die Sägefeiler usw.). Auch die finnischen Eisenbahnen blieben

¹¹ LINDBERG, a.a.O. S. 111—112. Ludvig Douglas veröffentlichte im Jahr 1889 die anonyme Flugschrift »Hur vi förlorade Norrland«, die in einer Riesenaufgabe in mitten des schwedischen Volkes verbreitet wurde. Ihr Zweck bestand in Propaganda teils für die in Schweden geplante Armee reform, teils für politisch-militärische Annäherung an Deutschland. Als passende Begründung bot sich dabei das An-die-Wand-Malen der Russengefahr an. Nach der Auffassung, die Douglas in anderem Zusammenhang ausgesprochen hat, musste das langsame Bauernvolk der Schweden mit verhältnismässig starken Ausdrücken angesprochen werden, bevor es dazu bewogen werden konnte, sich in Bewegung zu setzen. Den Inhalt der Douglasschen Broschüre hat LAURI HYVÄMÄKI dem finnischen Publikum in seinem Essay »Ne tahtovat marssia Narvikiin« dargelegt (Ennen routaa, Helsinki 1960, S. 123—131).

¹² Vgl. Dossier 1 0 34 UD und LINDBERG, Scandinavia in Great Power Politics, Stockholm 1958, passim.

¹³ ERIK PALMSTIERNÄ, Ett brytningsskede, Stockholm 1951, S. 227—228; LOUIS DE GEER, Politiska hågkomster från åren 1901—1921, Stockholm 1926, S. 68; LINDBERG, Den svenska utrikespolitikens historia III:4 1872—1914, S. 247—248.

¹⁴ SVEN HEDIN, Ett varningsord, Stockholm 1912.

nicht unbeachtet.¹⁵ Insbesondere wurden nun die in Finnland gebauten Querbahnen beachtet, auf die Hedin in seinen Reden und Schriften mehrfach zurückkam, weil sie seiner Ansicht nach gerade im Hinblick auf einen Angriff gegen Schweden gebaut worden waren.¹⁶ Hedins Ausgangspunkt war, dass Russland a priori die Selbständigkeit Schwedens bedrohe und sich zielbewusst darauf vorbereite, sie zu vernichten. Dies war für ihn ein Axiom, das keiner Begründungen bedurfte. Andererseits war seinen Reden und Schriften ein klarer, einfacher und im besten Fall glänzend schlagkräftiger, journalistischer Stil eigen, der bei der günstigen Stimmungsgrundlage den Erfolg verbürgte.

Neben Sven Hedin ist als ein zweiter bemerkenswerter Faktor in der Meinungsbildung Schwedens eine Flugschrift von Professor Pontus Fahlbeck zu erwähnen, die in wesentlich gemässigerem und akademischerem Stil abgefasst war.¹⁷ Fahlbecks Ausgangspunkt war derselbe wie Hedins: Russland treffe Vorbereitungen für eine Expansion nach Skandinavien. Zur Stützung seines Standpunktes führte er insgesamt elf Gesichtspunkte an, die mit den russischen militärischen Rüstungen in Finnland zusammenhingen. Bezeichnenderweise betreffen die drei ersten die Eisenbahnen des Grossfürstentums: 1) die Vereinigung des finnischen und des russischen Eisenbahnnetzes, 2) die Anpassung der Bahnen Finnlands an den ungehinderten Verkehr von russischem rollendem Material, 3) der Bau strategischer Querbahnen an die Küste des Bottnischen Meerbusens. Alle diese Massnahmen könnten keinen anderen Zweck verfolgen, als einen Angriff auf Schweden vorzubereiten. Fahlbecks Beweisführung endet in der Forderung, dass Schweden, um sich zu retten, eine starke Aufrüstung einleiten und ein Bündnis mit Deutschland schliessen müsse.¹⁸

Diese beiden Hauptpunkte Fahlbecks sind recht aufschlussreich. Nachdem im Jahr 1911 die liberale Regierung Staaff an die Macht gekommen war, hatten die Konservativen zu ihrem wichtigsten »Steckenpferd« die Verteidigungsfrage gewählt, durch deren Propagierung sie nach ihrer Niederlage eine für ihre Partei günstige Stimmung zu erwecken suchten, um die verlorenen Positionen zurückzugewinnen. Damit die Frage genügend konkret und aktuell gestaltet werden konnte, musste man eine anschauliche, Schweden bedrohende aussenpolitische »Gefahr« finden, und dafür bot sich zwanglos Russland an. So hatten auch die Eisenbahnen Finnlands im innenpolitischen Machtkampf

¹⁵ Ibidem S. 14—15.

¹⁶ SVEN HEDIN, *Försvarsstriden 1912—14*, Stockholm 1951, S. 240 und passim.

¹⁷ PONTUS FAHLBECK, *Svensk och nordisk utrikespolitik*, Stockholm 1912.

¹⁸ Über den Meinungs austausch und die Polemik, die diese Frage in Schweden hervorrief, s. näher LINDBERG, *Den svenska utrikespolitikens historia* III:4 1872—1914, S. 266—270; HEDIN, *Försvarsstriden 1912—1914* passim.

des Nachbarlandes ihre Rolle zu spielen. Ausser taktischen Gesichtspunkten gab es dabei natürlich auch viel aufrichtige Sorge um Schwedens Sicherheit; und diese Furcht trug dazu bei, dass man für den Fall kommender böser Zeiten aufrüsten wollte. Eine genaue Analyse der Grundmotive ist jedoch in den meisten Fällen nicht möglich. Wie LINDBERG hervorhebt, hatten sich damals in Schweden die aussen- und die innenpolitischen Gesichtspunkte zu einem untrennbaren Ganzen verflochten.¹⁹

Welche praktischen Folgen hatte denn die Furcht der Schweden vor einem militärischen Vormarsch Russlands? In der Aussenpolitik hatte Fahlbeck ein Bündnis mit Deutschland verlangt. Eine solche Auffassung war auch den führenden Kreisen Berlins nicht fremd. Der Antagonismus zwischen Schweden und Russland entsprach in jeder Hinsicht den Interessen Deutschlands. Besonders nützlich schien in diesem Zusammenhang das ständige Aktuellbleiben der Ålandfrage, weil es Schweden automatisch dazu zwang, seine Zuflucht zu Deutschland zu nehmen. In derselben Richtung wirkte die in Finnland betriebene Russifizierungspolitik. Nach der Meinung des deutschen Aussenministers v. Schoen bestand jedoch kein Grund, irgendwelche besondere Massnahmen hinsichtlich der Beziehungen zu Schweden zu ergreifen, weil die Zeit für Deutschland arbeite. Die beste Politik sei, durch eine zu nichts verpflichtende schwedenfreundliche Haltung das Misstrauen der Russen wachzuhalten.²⁰

Die militärische Führung strebte jedoch nach aktiverer Tätigkeit. Für sie war der Ausgangspunkt ein Rapport des deutschen Militärattachés in Petersburg, Major Posadovsky-Wehner, vom 13. 11. 1909. Darin berichtet er über militärische Massnahmen Russlands in Finnland, wobei er der Querbahn Petersburg — Vaasa besondere Beachtung schenkt. Nach der Auffassung der Schweden habe diese Bahn den Zweck, für Truppenkonzentrationen in Vaasa zu dienen, wobei an Schweden unter Drohung mit einer Landung in ultimativer Form verschiedene Forderungen gestellt werden könnten. Vaasa sei sehr geeignet als Ausgangshafen für eine Invasion, da es an der schmalsten Stelle des Bottnischen Meerbusens liege und ihm gegenüber auf der schwedischen Seite das Eisenbahnnetz bis zur Küste reiche.²¹

¹⁹ LINDBERG, a.a.O. S. 261—262.

²⁰ LINDBERG, *De svensk-tyska generalstabsförhandlingarna år 1910* (Historisk Tidskrift 1957), S. 2—3.

²¹ Gemäss den guten Sitten lässt Posadovsky-Wehner den Kanal ungenannt, durch den er seine Angaben erhalten hat. Der Hinweis auf die »Auffassung der Schweden« beruht jedoch ganz offensichtlich auf Mitteilungen aus der schwedischen Gesandtschaft in Petersburg. Der vom russischen Kaiser im September 1909 erlassene Befehl über den Vorrang der nach Vaasa führenden Querbahn gegenüber allen anderen Eisenbahnbauten in Finnland hatte in der ebengenannten Gesandtschaft Unruhe erregt.

Nach der Ansicht des Generalstabschefs v. Moltke verdienten die vom Petersburger Militärattaché vorgebrachten Gesichtspunkte wirklich hernste Beachtung. Der Gedanke an die Drohung einer Landung in Schweden mit Hilfe der Bahn Petersburg — Vaasa sei zwar im höchsten Grade unwahrscheinlich. Schweden sei im Kriegsfall imstande, eine Feldarmee von etwa 300.000 Mann aufzustellen, wozu noch ein Landsturm von 150.000 Mann käme. Auch in dem Falle, dass man sicher sein könne, dass Norwegen sich gegen Schweden stellen werde, müsse Russland in Vaasa wenigstens 5—6 Armeekorps konzentrieren, um seinen Forderungen genügend Gewicht zu verleihen. Diese Kräfte würden also im entscheidenden Augenblick an der Hauptfront fehlen. Genau ebenso unwahrscheinlich sei ein Angriff über Tornio und Haparanda durch das waldige und undicht besiedelte Nordfinnland und Nordschweden, wo ausserdem die Festung Boden die nach Süden führenden Wege sperre. Die Russenfurcht der Schweden sei jedoch eine unbestreitbare Realität, die man ausnutzen müsse. Desgleichen sei auf der anderen Seite das Misstrauen Russlands gegen Schweden allgemein bekannt. Dem Generalstab in Petersburg sei es recht unbequem, sich für den Fall eines Krieges gegen Deutschland auf eine von der deutschen Flotte unterstützte schwedische Landung in Finnland gefasst machen zu müssen, womit aller Wahrscheinlichkeit nach ein Aufstand der örtlichen finnischen Bevölkerung verbunden wäre. Die Folge davon bestände in der Zwangslage, in der Umgebung Petersburgs eine beträchtliche Menge von Truppen konzentrieren zu müssen, die somit von der Hauptfront abgezogen werden müssten. Diese Gesichtspunkte wollte v. Moltke dem Auswärtigen Amt zur Kenntnis bringen, damit man nötigenfalls auch an der diplomatischen Front für die Erreichung der in Rede stehenden Ziele wirken könne.²²

Für Aktivität trat auch der deutsche Gesandte in Stockholm v. Pückler ein, der die Lage gar nicht so optimistisch ansah wie v. Schoen. Seiner Auffassung nach war der Einfluss Englands in Schweden im Wachsen begriffen, weshalb Deutschland Grund habe, das Eisen zu schmieden, solange es heiss sei. Der konservative schwedische Aussenminister Taube habe oft gegenüber dem deutschen Gesandten betont, in wie hohem Grade seine Bestrebungen auf die Herbeiführung einer engeren Zusammenarbeit zwischen Schweden und Deutsch-

Ein Rapport, den der schwedische Militärattaché in Petersburg am 21. 11./4. 12. 1909 nach Stockholm absandte, enthält genau denselben Verdacht über den Zweck der in Rede stehenden Strecke, den Posadovsky-Wehner nach Berlin berichtet hatte. (Vgl. Rapport des Militärattachés aus Petersburg vom 21. 11./4. 12. 1909. Krigsarkivet, Stockholm.)

²² Auswärtiges Amt Abt. A. Schweden 56. Bd. 2. 6377/H54810—54816. Die Akte enthält auch eine Kopie vom Rapport des Militärattachés.

land gerichtet seien.²³ Die Situation änderte sich entscheidend im Jahr 1910, als v. Schoen seinen Ministersitz an Kiderlen-Wächter abtreten musste. Als der schwedische Gesandte in Berlin, Trolle, am 26. 10. 1910 den üblichen Höflichkeitsbesuch beim neuen Staatssekretär des Äusseren abstattete, wurde ihm zu seinem Erstaunen ein Angebot von grosspolitischer Bedeutung gemacht. Es handelte sich um die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der deutschen und der schwedischen militärischen Führung für den Fall, dass beide Länder in einen Krieg gegen Russland gerieten. Da eine formelle Allianz zwischen Deutschland und Schweden nicht in Frage käme, müsse unter den Militärs ein geheimer Vertrag über Zusammenarbeit abgeschlossen werden. Russland hege aggressive Pläne in bezug auf Schweden, wofür die Eisenbahnbauten in Finnland der beste Beweis seien.

Die schwedische Regierung, die nun vor ein schwieriges Problem gestellt war, erteilte Trolle die Weisung, ihren Dank für Kiderlens Angebot zu übermitteln und zugleich um nähere Angaben über die von diesem erwähnten Bahnbauten zu bitten. In seiner Antwort betonte Kiderlen, dass Russland durch den Bau der Strecke Petersburg — Vaasa die Voraussetzungen dafür zu schaffen suche, mit Hilfe der Drohung einer Landung Schweden ein Ultimatum stellen zu können. Dasselbe wiederholte v. Moltke gegenüber dem schwedischen Generalstabschef General Bildt, den die Regierung gemäss der Einladung Kiderlens zu Verhandlungen nach Deutschland geschickt hatte.²⁴ Bei Kriegsausbruch würden nach der Mitteilung v. Moltkes die Armeen Deutschlands und Österreich-Ungarns Polen angreifen, und gleichzeitig werde eine starke deutsche Armee aus Ostpreussen nach Petersburg vordringen. Da aber die Hauptstadt Russlands schneller von Schweden aus bedroht werden könne, sei es »höchst wünschenswert«, dass Schweden seine ganze Armee nach Finnland werfe, am liebsten durch eine Invasion über die Ålandinseln. Bildt betonte, dass Schweden nur vier Armeekorps für eine Offensive aufstellen könne und dass diese auf dem Landwege über Tornio nach Oulu durchgeführt werden müsste, nicht aber über Åland. Eine unbedingt notwendige Voraussetzung für die Operation sei, dass die deutsche Flotte die Küste Schwedens und dessen Seeverbindungen schütze. Schliesslich stellten beide Generalstabschefs fest, dass obwohl sie grundsätzliche Übereinstimmung über die Durchführungsweise der militärischen Ziele beider Partner erreicht hätten, die geführten Unter-

²³ LINDBERG, *De svensk-tyska generalstabsförhandlingarna*, S. 3—4.

²⁴ Den Bericht Bildts über seine Reise hat LINDBERG in seiner Untersuchung »*De svensk-tyska generalstabsförhandlingarna år 1910*« veröffentlicht. Äusserlich war die Reise als Erholungsreise nach Dresden getarnt. Das Programm enthielt jedoch auch ein Zusammentreffen mit General v. Moltke in Berlin.

redungen nicht als bindend angesehen werden könnten. An diesem Punkt blieben die schwedisch-deutschen Zusammenarbeitspläne auf militärischem Gebiet vorläufig stecken. Der Sturz der konservativen Regierung Lindman in Schweden und die Machtergreifung durch die von Staaff geführten Liberalen im Jahr 1911 beraubte die Deutschen dann der Möglichkeit, weiterhin Pläne auf dieser Linie zu entwickeln.

So war eine Episode abgeschlossen, bei der die finnischen Eisenbahnbauten — ohne dass die Finnen selbst es geahnt hätten — eine bemerkenswerte Rolle gespielt hatten. Sowohl die aussenpolitische als auch die militärische Führung Deutschlands tat ihr Bestes, um die Schweden davon zu überzeugen, dass die Bahnbauten in Finnland eine reale Bedrohung des westlichen Nachbarn des Grossfürstentums bedeuteten. Das Wichtigste in diesem Zusammenhang ist, dass die Deutschen in dieser Sache wider besseres Wissen verfuhrten. Wie schon früher erwähnt, betrachteten die politische und die militärische Führung des Reiches eine Invasion in Schweden als ausserordentlich unwahrscheinlich.²⁵ Offenbar ist — wie LINDBERG nachgewiesen hat — die Absicht v. Moltkes gewesen, die Mitwirkung Schwedens in einem Krieg gegen Russland zu sichern, was voraussetzte, dass Schweden von der Realität der Bedrohung durch die Russen überzeugt wurde. Als Mittel dazu mussten in Ermanglung eines Besseren die finnischen Eisenbahnen dienen. Beachtenswert ist auch Moltkes Äusserung über den aus Ostpreussen auf Petersburg zu richtenden Angriff, obgleich Deutschland schon damals völlig auf einen Zweifrontenkrieg gefasst war: der im Hinblick auf diesen entworfenen Schlieffenplan setzte voraus, dass die Offensive ganz woandershin als nach Petersburg gerichtet werden müsse.²⁶ Ein von Schweden durchgeführter, für Deutschland vorteilhafter Entlastungsangriff gegen Petersburg wäre unter diesen Umständen wahrscheinlich eine unerwartet schwere Aufgabe für den Angreifer geworden. Der Neutralitätsgedanke hatte jedoch bereits so stark Fuss gefasst, dass die Wünsche der Deutschen trotz der russenfeindlichen Propaganda der schwedischen Rechtskreise nicht mehr in Erfüllung gehen konnten. Nach dem Regierungswechsel kristallisierte sich als zentrales Ziel der schwedischen Aussenpolitik das Bestreben heraus, die Neutralität zu stärken, indem man sie auch im Ausland allgemein bekannt und anerkannt machte. Ein äus-

²⁵ In ihren Rapporten aus Petersburg erklärten sowohl der dortige deutsche Gesandte, Graf Pourtalés, als auch der deutsche Militärattaché, Major Posadovsky-Wehner, dass sie die militärischen Rüstungen Russlands in Finnland als rein defensiv betrachteten. S. Auswärtiges Amt Abt. A. Russland '63. Die Zustände und Verhältnisse Finnlands. Bd. 11—12.

²⁶ Vgl. GERHARD RITTER, Der Schlieffenplan, München 1956, passim.

seres Zeichen dieses Bestrebens war die Neutralitätserklärung von 1912. Von erstrangiger Wichtigkeit war es natürlich, Russland von der Aufrichtigkeit des schwedischen Neutralitätswillens zu überzeugen, wonach der Aussenminister der liberalen Regierung, Ehrensvärd, in seiner Politik besonders strebte.²⁷

Ein ebenso starkes Streben nach Einigung war auch auf Seiten Russlands wahrzunehmen. Der weltpolitische Horizont hatte sich bedrohlich verdüstert, indem die Beziehungen zwischen den grossen Mächtegruppen immer gespannter wurden. Für die Sicherheit der russischen Hauptstadt, deren Erzielung auch die Eisenbahnpolitik in Finnland als ein wesentlicher Teil fördern sollte, war es ein beachtenswerter Faktor, dass Schweden an seiner Neutralität festhielt. Der Aussenminister Sazonov tat denn auch sein Bestes, um den Schweden zu versichern, dass ihnen vonseiten Russlands keine Gefahr drohe. Im Gegenteil, es könne zwischen den beiden Staaten nach menschlichem Ermessen keine politischen Meinungsverschiedenheiten, Grenzstreitigkeiten udgl. geben, die die Entwicklung von freundschaftlichen, nachbarlichen Beziehungen zwischen ihnen hindern würden. Russland wolle aufrichtig in Eintracht mit seinem nordischen Nachbar leben und seine Handelsbeziehungen zu ihm weiterentwickeln.²⁸

Das beiderseitige Misstrauen war jedoch nicht so leicht zu beseitigen. Schweden verfolgte mit Argusaugen die militärischen Rüstungen Russlands in Finnland. In den Rapporten des Petersburger schwedischen Militärattachés bildeten neben dem Problem der Wehrpflicht der Finnen die Eisenbahnen einen zweiten Hauptgegenstand, dem während der ganzen in Rede stehenden Zeit das Interesse der Schweden unablässig zugewandt war. Davon sei hier nur erwähnt, dass Schweden seit dem Jahr 1906 durch Agenten seines Nachrichtendienstes, die zum finnischen Bahnpersonal gehörten, die Militärtransporte der Russen auf den Linien des Grossfürstentums bis auf Wagen- und Mannschaftszahl genau zu verfolgen vermochte. Über die eigentlichen eisenbahnpolitischen Ziele Russlands in Finnland erlangten die Schweden dagegen niemals volle Klarheit. Auch die Befragung Graf Bergs durch den schwedischen Generalkonsul in Helsinki am 15. 12. 1912 half ihnen in dieser Beziehung nicht. Der Leiter der Verkehrsexpedition betonte bei dieser Gelegenheit, dass man die Absicht habe,

²⁷ Gelegenheit, seine Ansicht den Russen darzulegen, fand Ehrensvärd, als Nikolai II. und Gustaf V. einander in Pitkäpaasi trafen und die Aussenminister beider Länder an den Gesprächen teilnahmen. Für die Manifestierung der Neutralität Schwedens wurden auch die Olympischen Spiele ausgenutzt, die in demselben Jahr in Stockholm stattfanden. Damals bereitete vor allem das demonstrative Verhalten der finnischen Olympiamannschaft der Diplomatie des Gastlandes Sorgen.

²⁸ S. D. SAZONOV, Vospominanija, Berlin 1927, S. 77.

die Verbindungen Finnlands zum Kaiserreich durch eine im Binnenland verlaufende Bahnlinie zu sichern, dass es sich aber nicht um irgendwelche Truppentransporte nach Vaasa handle. Der Generalkonsul zweifelte an der Stichhaltigkeit der Äusserung Bergs und hielt sie für eine absichtliche Irreführung. Der wirkliche Zweck der Eisenbahnpolitik sei die Vorbereitung eines Angriffs gegen Schweden.²⁹

Schon im Sommer 1910 hatte der russische Geschäftsträger in Stockholm Fürst Vjazemskij die Petersburger Regierung darauf aufmerksam gemacht, dass die Eisenbahnbauten in Finnland die öffentliche Meinung Schwedens in Aufregung versetzt hätten. Eine ebensolche Wirkung habe auch die Verstärkung der russischen Truppen im Grossfürstentum ausgeübt. Um für die Zukunft Richtlinien für die Tätigkeit der Stockholmer russischen Gesandtschaft zu haben, wollte Vjazemskij wissen, ob die Truppenverstärkung mit den dazugehörigen Massnahmen tatsächlich durchgeführt worden sei und — bejahendenfalls — worauf sie abziele. Als der Aussenminister Izvolskij sich daraufhin beim Kriegsminister Suchomlinov nach der Sache erkundigte, erhielt er folgende lakonische Antwort: »Ich habe die Ehre, Eurer Exzellenz mitzuteilen, dass keinerlei Vorbereitungen für eine Angriffstätigkeit gegen Schweden im Gange sind. Im Augenblick sind in Nordfinnland keinerlei Eisenbahnbauten geplant; was dagegen die Änderungen in der Stationierung der Truppen betrifft, so werden sie — falls sie vorgenommen werden — von rein örtlicher Bedeutung sein.« Diese von Suchomlinov dargelegten Gesichtspunkte, die der Kaiser und der Vorsitzende des Ministerrats, Stolypin, bestätigt hatten, wurden dann auf Veranlassung Izvolskijs als Richtlinien der Stockholmer russischen Gesandtschaft zugeschickt.³⁰

Der Nachfolger Izvolskijs, S. D. Sazonov, weist in seinen Erinnerungen auf die in Schweden verbreiteten Gerüchte hin, die russische Angriffsabsichten gegen den nordischen Nachbar behaupteten. Sazonov vermutete, dass der einzige vernünftige Grund für die Entstehung eines derartigen Misstrauens in der Ålandpolitik seines Vorgängers zu suchen sei, von der er selbst sich entschieden lossagte. Die Schweden hätten keinen realen Grund zu ihrer Furcht. Deshalb müsse auch Russland Massnahmen vermeiden, die Anlass zu Missverständnissen geben könnten. Vom russischen Standpunkt war es nach Sazonovs Meinung völlig unnütz, die Ålandfrage, die jahrzehntelang völlig geruht hatte, wieder zum Leben zu erwecken. Das Kaiserreich hätte davon in keinem Fall einen

²⁹ Generalkonsul Bergströms Rapport aus Helsinki vom 15. 12. 1912. Dossier 1 0 31/II UD.

³⁰ Archiv vnešnei politiki SSSR. Finljandskije dela V/3.

realen, konkreten Nutzen gehabt, und das Unternehmen sei nur dazu angetan, Deutschlands Ziele zu fördern, indem es die schwedisch-russische Spannung aufrechterhalte und steigere. Sazonov brachte seine Auffassung auch bei den Verhandlungen von Pitkäpaasi in kategorischer Form den Schweden zur Kenntnis.³¹ Trotz allem musste noch ganz kurz vor Ausbruch des Weltkriegs der neuernannte russische Gesandte in Stockholm, Nekljudov, eine unangenehme Überraschung erleben. Als er im März 1914 in seinem Empfangsland eintraf, nahm er an, dass niemand wirklich an die Gerüchte über einen Marsch Russlands nach Narvik glaube, sondern dass sie nur ein Mittel zur Irreführung seien, mit dem man die wirklichen Ziele zu verhüllen suche: die Bewilligung von Rüstungsgeldern durch den Reichstag, die dem Endziel, der Eroberung Finnlands, dienen solle. Nachher war Nekljudov genötigt, zu seinem Erstaunen festzustellen, dass die Furcht vor Russland als aufrichtige Überzeugung auch »unter äusserst klugen und ausgeglichenen Schweden« vorkomme.³²

Es ist verständlich, dass man in Russland mit Besorgnis diejenigen Erscheinungen in Schweden verfolgte, die die russenfeindliche Stimmung schürten und dadurch die Entwicklung freundschaftlicher Beziehungen zwischen den beiden Ländern erschwerten. Eine zentrale Rolle spielte dabei die von Hedin getriebene Propaganda. Seine Schrift »Ett varningsord« wurde auch ins Russische übersetzt und erregte dann in Petersburg heftigen Zorn.³³ Der Leiter der Untersuchungsarbeiten für die Murmanbahn, Ingenieur Jemeljanov, erhielt bezeichnenderweise den Auftrag, eine Erwiderung zu verfassen.³⁴ Darin betont er den Leitgedanken, dass Russland nicht beabsichtige und auch nie beabsichtigt habe, durch Nordskandinavien zu den norwegischen Häfen vorzudringen und Eisenbahnen dorthin zu führen. Dieser Gedanke sei absurd, weil Russland selbst immer noch nicht die Möglichkeit zur Gründung eines eisfreien Ozeanhafens an der Murmanküste ausgenutzt habe, der den Lebenszentren Russlands wesentlich näherliege als Norwegen und zu dem die Verbindung mittels des Baus einer Bahn durch das Siedlungsgebiet einer zuver-

³¹ SAZONOV, a.a.O. S. 77—79.

³² A. NEKLJUDOV, *Diplomatic Reminiscences before and during the World War 1911—1917*, London 1920, S. 263—264.

³³ Vgl. Brošjura Svena Gedina »Slovo predostereženija« i polemika vyizvannaja jeju v Švetsii (Izdanije Kantseljarii Sovjeta Ministrov), St. Petersburg 1912; *Novoje Vremja* vom 1./14. 4. 1914; HEDIN, *Försvarsstriden 1912—14*, S. 58—64.

³⁴ Seine in schwedischer Sprache veröffentlichte Flugschrift »Rysslands framträngande till Atlanten och de Rysk-Svenska relationernas framtid« (Helsingfors 1915) erschien allerdings erst, als der Weltkrieg schon ausgebrochen war, so dass ihr ursprünglicher Zweck also nicht erreicht wurde.

lässigen russischen Bevölkerung gesichert werden könne. Jemeljanov macht hier also auf genau dieselben Gesichtspunkte aufmerksam, die schon in den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts in der Debatte um die zu bauende Murmanbahn aufgetreten waren. Die finnischen Eisenbahnbauten dagegen konzentrierten sich, wie Jemeljanov erklärte, ausschliesslich auf die Sicherung der Küste gegen Invasionsversuche. Falls die Deutschen in Finnland landeten, könnten die Russen nicht an der Grenze des Grossfürstentums die Dinge abwarten. Ein von Russland losgelöstes Finnland würde eine dauernde Bedrohung Petersburgs bedeuten. Deshalb sei es für Russland notwendig, dieses Land militärisch in seinem Besitz zu halten, und auf die Sicherung dieses Besitzes ziele auch die dort betriebene Eisenbahnpolitik ab. Jemeljanov weist auch darauf hin, dass die finnischen Querbahnen durchaus nicht nach Tornio und an die schwedische Grenze führten, was dazu beitragen müsste, den westlichen Nachbar zu beruhigen.

Das Misstrauen, das die schwedisch-russischen Beziehungen überschattete, war keineswegs eine nur den Schweden eigene Erscheinung. Wie in den früheren Kapiteln der vorliegenden Untersuchung gezeigt worden ist, lebte eine Einstellung entsprechender Art recht kraftvoll auch in Russland. Sowohl die politische als auch die militärische Führung des Kaiserreichs musste ständig die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass Schweden sich auf die Seite Deutschlands stellte. In den Verteidigungsplänen für Südfinnland trat dies deutlich zutage. Noch während des Weltkrieges, im Jahr 1916, forderte der russische Gesandte in Stockholm im Hinblick auf die öffentliche Meinung Schwedens seine Regierung ernstlich auf, auch die Gebiete von Kandalakscha und Kola in Verteidigungszustand zu setzen. Von Rovaniemi führten gute Wege in diese Gegenden. Starke Angriffsgruppen könne man zwar dorthin nicht schicken, aber die schwedische Armee sei ungeachtet ihrer Kleinheit gut für den Krieg in der Wildnis ausgebildet. Diesen vom Gesandten dargelegten Gesichtspunkten schloss sich auch der russische Militärattaché in Stockholm an.³⁵ Auf dieser stimmungsmässigen Grundlage wird auch der Widerstand des Generalstabs gegen den Bau der Strecke Kemi — Rovaniemi völlig verständlich. Das Bahnnetz Nordfinnlands blieb in einem für den Durchgangsverkehr des Weltkrieges unbefriedigenden Zustand und zwar in erster Linie deshalb, weil man — wie UŠAKOV hervorgehoben hat — seinerzeit nicht auf diplomatischem Wege Sicherheit über die Haltung Schwedens in einem russisch-deutschen Kriege zu erlangen vermochte.³⁶

³⁵ Archiv vnešnei politiki SSSR. Sekretnyi archiv, Verzeichnis 467, Akte 388.

³⁶ UŠAKOV, a.a.O. S. 68.

So spielten — ohne dass die Finnen selbst irgendetwas ahnten — ihre Eisenbahnen eine recht wichtige Rolle in den Beziehungen zwischen Schweden und Russland vor dem ersten Weltkrieg. In beiden Ländern sprachen die wirtschaftlich begründeten Forderungen des Handels und gewerblichen Lebens für eine dauernde Weiterentwicklung des Bahnnetzes und einen lebhaften beiderseitigen Verkehr, wogegen die politische Führung jedes der beiden Länder gegenüber der des anderen überwiegend Gefühle der Furcht und des Misstrauens empfand. Dieser Gegensatz ist auch späteren Zeiten nicht fremd gewesen.

RUSSLANDS EISENBAHPOLITISCHE ZIELE UND ERRUNGENSCHAFTEN IN FINNLAND VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG

Betrachtet man die Finnlandpolitik Russlands in der letzten Zeit der Zarenherrschaft und die Faktoren, die darauf eingewirkt haben, so kann man diese hauptsächlich in drei Gruppen einteilen: militärische, politische (einschliesslich ideologisch-nationalistische) und wirtschaftliche Motive. In der praktischen Politik waren diese Gruppen natürlich nicht scharf voneinander getrennt, sondern oft in mannigfaltigster Weise miteinander verflochten. Die Analyse dieser Motive erfordert somit eine genaue und eingehende Analyse jeder Spezialfrage; danach erst ist es möglich, den Anteil der einzelnen Motive und die Wechselwirkung zwischen ihnen zuverlässig klarzustellen.

Hinsichtlich der Eisenbahnen kann man aufgrund des im Obigen Dargelegten bemerken, dass die wirtschaftlichen Gesichtspunkte in der Politik Russlands nahezu völlig beiseitegeschoben wurden. Diese Erscheinung bildete in keiner Weise eine Ausnahme. Nachdem der Plan der Murmanbahn auf eine ungewisse Zukunft vertagt worden war, hatte Finnland an und für sich keine nennenswerte wirtschaftliche Bedeutung für das Kaiserreich. Das gilt sowohl für die Lieferung von Rohstoffen als auch für den Handel mit Fertigwaren. Wegen des Misstrauens, das man gegen Schweden empfand, konnte man für Finnland auch nicht die Funktion eines Transitgebiets im Kriegsfall planen. Andererseits bot das weite Kaiserreich der finnischen Industrie und dem finnischen Handel ein vorteilhaftes Absatzgebiet, ein Umstand, der stark zu dem wirtschaftlichen Aufstieg des Grossfürstentums in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg beitrug.

Gegen den obengeschilderten Hintergrund betrachtet wird die »Lücke« in der Motivierung der Politik Russlands verständlich. Nur in Ausnahmefällen beriefen sich die Russen bei der Verhandlung von Fragen der Eisenbahnen des Grossfürstentums auf wirtschaftliche Dinge und auch dann fast ausschliesslich mit allgemeinen Redewendungen und gleichsam als Ergänzung zu anderen, wichtigeren Gesichtspunkten. Die Grundlage dieser Handlungsweise ist ganz offensichtlich die, dass man — mit Ausnahme der Frage des Wasserfalls Imatra — die mit den finnischen Bahnen verbundenen wirtschaftlichen Ziele nicht als Sachen einer solchen Grössenordnung ansah, dass es sich für Russland ge-

lohnt hätte, ihnen ernsthafte Beachtung zu schenken.¹ So kann man durchaus begründet feststellen, dass die Eisenbahnpolitik Russlands in Finnland von dem Zusammenwirken militärischer und politischer Faktoren bestimmt wurde. Diese Feststellung ist hier aus dem Grunde wichtig, weil das eisenbahnpolitische Denken und die eisenbahnpolitische Tätigkeit der Finnen beinahe ausschliesslich von wirtschaftlichen Gesichtspunkten gelenkt wurde. Das Ergebnis dieser Sachlage war, dass beim Aufeinanderprallen der entgegengesetzten Anschauungen die Diskussion sich gleichsam auf verschiedenen Ebenen bewegte und die eine Seite die »Sprache« der anderen nicht zu verstehen vermochte, was eine ständige Reihe von Missverständnissen, Irrtümern und Misstrauen zur Folge hatte. In den meisten Fällen beruhte das darauf, dass man die Motive des anderen Partners missverstand.

Vom politischen Standpunkt war die Bedeutung der finnischen Eisenbahnen für Russland im 19. Jahrhundert — ausgenommen das kurze Zwischenstadium, das die Frage der Murmanbahn bildete — noch recht bescheiden. Eine Veränderung trat erst um die Jahrhundertwende ein, als die auf Angleichung ans Gesamtreich gerichtete Politik einen entscheidenden Anlauf nahm. Nun stellte man die Frage: auf welche Weise könnte das Eisenbahnwesen Finnlands den Bestrebungen dienen, das Grenzland dem Kaiserreich »anzunähern«? Die Antwort darauf ist in der Eisenbahnpolitik Generalgouverneur Bobrikovs zu finden. Die Verwaltung der Bahnen sollte dem im Kaiserreich herrschenden System möglichst weitgehend angeglichen werden. In derselben Richtung wirkte die Besetzung führender Eisenbahnämter mit vom russischen Standpunkt geeigneten Kandidaten. Die »Annäherung« sollte auch durch die Schaffung eines Verbindungsverkehrs beträchtlich gefördert werden. Beim Bau neuer Bahnstrecken sollte Vorsicht beobachtet werden; dagegen hatte man danach zu streben, die verfügbaren Geldmittel zur Verstärkung alter Linien im Hinblick auf den Verbindungsverkehr zu verwenden. Neue Linien sollte man in Ostfinnland zu konzentrieren versuchen, um die Verbindungen zum Kaiserreich zu verbessern, während die nach Tornio führende Strecke, die Finnland und Schweden einander näherte, vom politischen Standpunkt als unerwünscht galt. Gemäss der nationalistischen Ideologie bildete die sprachliche Vereinheitlichung auch bei den Eisenbahnen einen wesentlichen Teil der Tätigkeit Bobrikovs. Nach Möglichkeit sollte danach getrachtet werden, alle

¹ Es ist bezeichnend, dass die ebengenannte Einzelheit, die nach dem Zeugnis des russischen Handelsministers für die Versorgung Petersburgs mit Elektrizität höchst wichtig war, nachher infolge des Einflusses militärischer und politischer Faktoren ganz beiseitegeschoben wurde.

Zeichen — auch an sich unbedeutende — zum Verschwinden zu bringen, die auf die eine oder andere Weise ausdrückten, dass die Eisenbahnen Finnlands sich von denen des Kaiserreichs unterschieden.

Ein Kapitel für sich bildete die durch das Gebiet des Kaiserreichs verlaufende Strecke Valkeasaari — Petersburg, die aber Eigentum des finnischen Staates war und von ihm betrieben wurde. Diese in besonders gearteten Verhältnissen arbeitende Bahnlinie bildete einen schwierigen, umstrittenen Prüfstein für die Beziehungen zwischen Finnland und Russland. Die russischen nationalistischen Kreise waren der Ansicht, dass diese Sachlage das Prestige des Kaiserreichs verletze, weil eine »fremde« Eisenbahn bis in die Hauptstadt des Reiches hineinführe. Auf dieser Stimmungsgrundlage erhoben sich die in der russischen Presse immer wieder vorkommenden Angriffe gegen die Verwaltung der ebengenannten Strecke, gegen die mangelhaften Sprachkenntnisse ihres Personals, die Höhe ihrer Tarife, die unbequemen Verbindungen usw. Da der sog. Villenverkehr in den Jahren vor dem Weltkrieg beträchtliche Ausmasse erreichte, hat man keinen Grund, diese Propaganda als bedeutungslos für die Beurteilung der Einstellung der russischen öffentlichen Meinung zu Finnland während des in Rede stehenden Zeitraums anzusehen.

Für die Vereinheitlichungspolitik bedeuteten die Folgen des Russisch-Japanischen Krieges eine vorübergehende Unterbrechung; doch begann die Regierung schon im Jahr 1907 wieder ihren Druck auf die finnischen Eisenbahnen zu verstärken. Ein Vorschlag des Senats betreffend die Änderung der Verwaltung dieser Bahnen, den man vom Standpunkt der Angleichungspolitik für unvorteilhaft hielt, wurde abgelehnt, und die Bahnen des Grossfürstentums wurden der Aufsicht des Verkehrsministeriums des Kaiserreichs unterstellt. Damit hing das dauernde Bestreben, einen Verbindungsverkehr herbeizuführen, eng zusammen; allerdings verwirklichte sich dieser Plan erst 1913. Unter den neuen Strecken waren von politischer Bedeutung die Querbahn Petersburg — Vaasa und die in der Nähe der Ostgrenze gebauten oder geplanten Linien. Die Bahn Raasuli — Hiitola sollte neben ihren militärischen Aufgaben diese Gebiete im Ostteil der Karelischen Landenge enger mit Petersburg verbinden und zugleich einen neuen Weg für das Eindringen russischen Einflusses in diese früher völlig finnischen Gegenden bieten. Dieser Umstand war von recht beträchtlicher Bedeutung für die Russifizierung Grenz-Kareliens, die Generalgouverneur Seyn besonders zu fördern suchte. Andererseits erweckten diejenigen Bahnstrecken des Grossfürstentums, die zur finnisch-russischen Grenze zwischen Ladogasee und Eismeer führten, Misstrauen bei den russischen Nationalisten, weil man annahm, dass diese Linien in entsprechender Weise Karelischer in den Einflussbereich Finnlands hineinziehen würden. Hier gab es somit einen Wider-

spruch zwischen den Interessen der Angleichungspolitik und denen des russischen Nationalismus. Da sich jedoch bald die Verhältnisse vollständig änderten, konnte dieser Widerspruch sich nicht zu einem wirksamen politischen Faktor entwickeln.

In seinen ersten Jahrzehnten war das finnische Eisenbahnwesen noch nicht von nennenswerter militärischer Bedeutung für das Kaiserreich. Nachdem die Streitfrage der Spurweite eine dem Standpunkt der Russen scheinbar entsprechende Lösung gefunden hatte, konnten sich die Bahnen Finnlands mehrere Jahrzehnte lang lediglich nach den Gesichtspunkten örtlicher Interessen entwickeln. Die Murmanfrage bedeutete für sie das erste Vorzeichen neuer Richtung. Die Eisenbahnpolitik in Nordrussland wandte sich jedoch anderen Bahnen zu — aus Gründen, die von den Finnen völlig unabhängig waren —, und die »Gefahr« schien vorüber zu sein. Eine endgültige Wendung vollzog sich zur Zeit Generalgouverneur Bobrikovs, der als langjähriger Stabschef des Petersburger Militärbezirks über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen des »finnländischen Grenzlandes« gut Bescheid wusste. Dieser Aspekt sollte künftig in erster Linie die Eisenbahnpolitik im Grossfürstentum bestimmen, ohne dass man sich von den unzuverlässigen »Separatisten« daran hindern liess. So wird Bobrikovs unermüdlicher Kampf für die Besserung der Stellung des Militärtransportchefs verständlich, denn dieser war gerade für den Zustand der Bahnen im Hinblick auf den Kriegszustand verantwortlich. Auch die Steigerung des Gebrauchs der russischen Sprache auf den Eisenbahnen und die Besetzung der höchsten Ämter des Eisenbahnwesens mit Russen war für die sichere und reibungslose Durchführung der Mobilmachung wichtig. In Anbetracht der schlechten Verbindungen zwischen Finnland und dem Kaiserreich musste danach gestrebt werden, die Voraussetzungen für einen möglichst raschen Nachschub zusätzlicher Streitkräfte aus dem Kaiserreich zu schaffen. In dieser Hinsicht war die Petersburger Verbindungsbahn von grosser militärischer Bedeutung, und damit war die Versetzung der finnischen Bahnstrecken in einen solchen Zustand verbunden, dass sie den Anforderungen des Verkehrs von Militärzügen aus dem Kaiserreich entsprächen. Die Beschleunigung der für die Kriegführung lebenswichtigen Eisenbahnverbindungen genügte jedoch nicht; sie mussten auch gesichert werden. Deshalb wurde schon zur Zeit Bobrikovs ausser der Linie Petersburg — Riihimäki noch eine zweite in Ost-West-Richtung verlaufende Strecke geplant, die im Binnenland verlaufen und so die Verbindung nach Finnland für den Fall einer feindlichen Landung gewährleisten sollte.

Man bemühte sich aber nicht nur, Finnland eisenbahnpolitisch dem Kaiserreich möglichst anzunähern, sondern es andererseits auch von dem aussenpoli-

tisch unzuverlässigen westlichen Nachbar zu isolieren. Militärische Gründe sprachen nachdrücklich gegen den Bau einer Bahnlinie nach Tornio, weil sie den erwarteten schwedisch-deutschen Einfall in Finnland hätte erleichtern können. In dieser Beziehung erlitt Bobrikov jedoch eine Niederlage, als es den Finnen, die die Sache vom wirtschaftlichen Standpunkt ansahen, gelungen war, auf Umwegen die Zustimmung des Ministerstaatssekretärs v. Plehwe und des Kaisers zu ihrem Plan zu erreichen. Die Frage der Strecke nach Tornio spiegelt somit in kleinem Masstab die Lage wider, die in Russland vor der Verwaltungsreform von 1905 herrschte, als voneinander getrennte, nur Nikolai II. unterstehende Kabinette miteinander konkurrierten, so dass oftmals »die linke Hand nicht wusste, was die rechte tat.«

Als der Generalstreik und die darauffolgenden Unruhen beendet waren, begann die militärische Seite der Finnland betreffenden russischen Eisenbahnpolitik immer stärker hervortreten. Ihre Richtlinien hatten sich zwar grösstenteils schon unter Bobrikov herausgebildet, aber die Einzelheiten waren damals noch vielfach unfertig geblieben. Von Bobrikovs Errungenschaften erwies sich die Verordnung über die Eisenbahnverwaltung als bleibend. Die Angriffe, die die Finnen gegen diese Verordnung unternahmen, wurden abgewehrt, wobei der Generalstab sich vor allem denjenigen Änderungsanträgen entschieden widersetzte, die die Stellung des Militärtransportchefs betrafen. Der ebenfalls von Bobrikov vorwärtsgetriebene Plan einer Verbindungsbahn wurde nun verwirklicht, und die von ihm erforderlichen Änderungsarbeiten an den finnischen Bahnlinien wurden in sehr schnellem Tempo ausgeführt. Damit hing die den Grundgesetzen des Grossfürstentums widersprechende Unterstellung der finnischen Eisenbahnen unter die Aufsicht des russischen Verkehrsministeriums eng zusammen. Hinsichtlich des Baus neuer Strecken bedeutete dieser Zeitabschnitt den endgültigen Durchbruch des Querbahngedankens. Im Jahr 1909 verdrängte dieser Gedanke auf Initiative des Kriegsministeriums definitiv die Pläne der Finnen, die auf Lokalbahnen nach verschiedenen Landesteilen gerichtet waren, wodurch die Erweiterung des Bahnnetzes in anderen Gegenden Finnlands vorläufig abgeschnitten wurde. Massgebend für die so unbedingte Fassung dieses Beschlusses war die Tatsache, dass es den Finnen im Jahr 1906 trotz dem Widerstand des Generalstabs gelungen war, die allerhöchste Genehmigung ihres Beschlusses über den Bau der Strecke Kemi — Rovaniemi zu erreichen. Der Grundsatz des Vorrangs der Querbahn wurde nur einmal zurückgestellt — bei dem Plan für die Linie nach Koivisto in den Jahren 1913—14. Diese Linie wurde für noch wichtiger vom Standpunkt der Sicherheit Petersburgs gehalten als die Querbahn, so dass der oben genannte Beschluss in diesem Fall nicht eingehalten werden konnte.

Wegen des Fehlens eines einheitlichen Mobilmachungsplans blieb die Kriegsbereitschaft der finnischen Eisenbahnen jedoch recht mangelhaft und ungleich. Trotz allem war die Eisenbahnpolitik Russlands in Finnland ständig ein Objekt beunruhigter Aufmerksamkeit seitens des westlichen Nachbarlandes, Schwedens, wodurch sich Deutschland die Möglichkeit bot, den schwedisch-russischen Gegensatz in seinem politischen Spiel auszunutzen. Die endgültige Feuerprobe blieb dem Eisenbahnwesen des Grossfürstentums jedoch erspart, weil die Kriegsoptionen sich im ersten Weltkrieg nicht bis nach Finnland erstreckten.

QUELLENVERZEICHNIS

UNGEDRUCKTE QUELLEN

FINNISCHES STAATSARCHIV (VA)

Archiv der Generalgouverneurskanzlei (KKK)

Archiv des Staatssekretariats (VSV)

Archiv des Senats

Briefurkunden (KD)

Protokolle des Ökonomedepartements

Protokolle des Plenums

Akten der Verkehrsexpedition

Georg v. Alfthans Sammlung

Carl Alexander Armfelts Sammlung

August Langhoffs Sammlung

Leo Mechelins Sammlung

F. A. Seyns Sammlung

Adolf Törngrens Sammlung

Photostatensammlung Suomi VI (Briefwechsel zwischen Yrjö-Koskinen und v. Daehn)

Photostaten- und Mikrofilmsammlung des Auswärtigen Amtes

Abteilung I A. Russland 63. Die Zustände und Verhältnisse Finnlands. Bd. 11—12 (Seric L 261)

Abteilung I A. Schweden 45. Beziehungen Schwedens zu Russland. Bd. 1—2. (Seric 6368), 56. Bd. 2 (Seric 6377)

KRIEGSARCHIV IN HELSINKI

Russische Sammlung

BIBLIOTHEK DER UNIVERSITÄT HELSINKI

E. R. Neovius, Politiska memoarer och handlingar I (Manusk.)

HISTORISCH-PHILOLOGISCHES INSTITUT DER UNIVERSITÄT HELSINKI

Risto Ropponen, Venäjän voima poliittisissa arvioinneissa Länsi-Euroopan valtojen taholla Japanin sodan ja ensimmäisen maailmansodan välisenä aikana. (Lizentiatnabhandlung)

IM BESITZ VON PROF. OLE GRIPENBERG

Lennart Gripenberg; Minnesanteckningar (maschinengeschriebenes Exemplar)

ARCHIV DER AUSSENPOLITIK DER UDSSR (ARCHIV VNEŠNEI POLITIKI SSSR) IN MOSKAU

Finljandskije dela 1878—1917

Sekretnyi archiv 1878—1917

STAATLICHES ZENTRALARCHIV FÜR ALTE AKTEN (CENTRALJNYI GOSUDARSTVENNYI ARCHIV DREVNICH AKTOV) IN MOSKAU

A. N. Kuropatkins Fonds

STAATLICHES KRIEGSGESCHICHTLICHES ZENTRALARCHIV (CENTRALJNYI GOSUDARSTVENNYI VOJENNO-ISTORIČESKIJ ARCHIV) IN MOSKAU

Fonds des Militärbezirks Finnland

Fonds der Gardcabteilungen und des Militärbezirks Petersburg

STAATLICHES HISTORISCHES ZENTRALARCHIV IN LENINGRAD (CENTRALJNYI GOSUDARSTVENNYI ISTORIČESKIJ ARCHIV V.G. LENINGRADE)

Fonds des Ministerrats

ARCHIV DES UTRIKESDEPARTEMENT (UD) IN STOCKHOLM

Dossier-Serien über Finnland etwa 1850—1914

KRIGSARKIVET IN STOCKHOLM

Rapporte des schwedischen Militärattachés in Petersburg 1890—1909. Generalstaben, Inkomna handlingar

GEDRUCKTE AKTENPUBLIKATIONEN

Documents Diplomatiques Français 1871—1914. Série 2:1, 10—11, Série 3: 9—10. Paris 1930—1950. (DDF)

Die grosse Politik der europäischen Kabinette 1871—1914. 18: 2. Berlin 1924. (GP)

Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis 1911—1914. I—III. Berlin 1924.

Krasnyi Archiv. Istoričeskij Žurnal. 11—12, 19, 22. Moskau-Leningrad 1925—1927. Polnoje sobranije zakonov Rossijskoi Imperii.

Suomen asetuskokoelma (Finnische Gesetz- und Verordnungssammlung).

Valtiopäiväasiakirjat ja pöytäkirjat 1863—1914 (Akten und Protokolle des Finnischen Landtags 1863—1914).

Un Livre Noir. Diplomatie D'Avant Guerre D'Après Les Documents Des Archives Russes. Préface par René Marchand. II. Paris 1924.

L I T E R A T U R

- ALFTHAN, M., & GLAZOV, V., Vojennoje obozrenije finljandskago vojenного okruga. I. Gelsingfors 1905.
- ALTEN, GEORG v., Handbuch für Heer und Flotte. III. Berlin 1911.
- ARMPFELT, CARL ALEXANDER, Politiska brev från »ofärdstidens» inbrott 1898—1899. Helsingfors 1923.
- (BOBRIKOV, NIKOLAI IVANVIČ), Vsepoddannešij otčet finljandskago general-gubernatora 1898—1902. St. Petersburg 1902.
- Idem 1902—1904. St. Petersburg 1904.
- BORODKIN, M., Istorija Finljandii. Vremja Imperatora Aleksandra II. St. Petersburg 1908.
- BORODKIN, M., Iz novešei istorii Finljandii. Vremja upravlenija N.I. Bobrikova. St. Petersburg 1905.
- Brošjura Svena Gedina »Slovo predostereženija» i polemika vyizvannaja jeju v Švetsii. (Izdanije Kantseljarii Sovjeta Ministrov.) St. Petersburg 1912.
- CASTRÉN, JALMARI, J. V. Snellmanin kannasta rautaticyksymyksissä. (Valvoja 1906).
- CASTRÉN, REINO, Ratapolitiikka. (Valtionrautatiet 1912—1937. I.) Helsinki 1937.
- CONRAD (Feldmarschall), Aus meiner Dienstzeit 1906—1918. III. Wien 1922.
- DANILOV, J. N., Dem Zusammenbruch entgegen. Ein Abschnitt aus der letzten Epoche der russischen Monarchie. Hannover 1928.
- DANILOV, J. N., Velikij knjaz Nikolai Nikolajevič. Paris 1930.
- DEBEŠ, (Generaljnogo štaba polkovnik), Osobennosti Bojevych Deistvii na Finljandskoj Mestnosti. St. Petersburg 1900.
- DELBRÜCK, HANS, Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte. VI. Berlin 1932.
- EMELJANOFF (JEMELJANOV), NIKOLAI, Rysslands framträngande till Atlanten och de Rysk-Svenska relationernas framtid. Helsingfors 1915.
- Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 7—8. Berlin-Wien 1917.
- EHRNROTH, LEO, Från ett skiftesrikt liv. Helsingfors 1947.
- FAHLBÄCK, PONTUS, Svensk och nordisk utrikespolitik. Stockholm 1912.
- Finljandija. Obzor periodičeskoj pečati. II. XXI. St. Petersburg 1899—1915.
- Finljandskaja okraina v sostave Russkago gosudarstva. St. Petersburg 1910.
- FRANTZ, GUNTHER, Russlands Eintritt in den Weltkrieg. Berlin 1924.
- DE GEER, LOUIS, Politiska hägkomster från åren 1901—1912. Stockholm 1926.
- Generalstabswerk 1870—1871. Der deutsch-französische Krieg 1870—71. Redigiert von der Kriegsgeschichtlichen Abteilung des Grossen Generalstabes I. Berlin 1874.
- GIHL, TORSTEN, Den svenska utrikespolitikens historia IV. 1914—1919. Stockholm 1951.
- GOLOVIN, N.N., The Russian War Plan of 1914. (The Slavonic Review 1936.)
- GRIPENBERG, LENNART, Poliittinen historiikki. (Suomen valtionrautatiet 1862—1912. I.) Helsinki 1912.
- GURKO, VLADIMIR JOSIFOVIČ, Features and Figures of the Past. Stanford 1939.
- HEDIN, SVEN, Ett varningsord. Stockholm 1912.
- Idem, Försvarsstriden 1912—14. Stockholm 1951.

- HENNIG, RICHARD, Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik. (Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Drittes Heft.) Berlin 1917.
- HUBATSCH, WALTER, Das deutsch-skandinavische Verhältnis im Rahmen der europäischen Grossmachtspolitik 1890—1914. Göttingen 1941.
- HYVÄMÄKI, LAURI, Ennen routaa. Helsinki 1960.
- IGNATIEV, ALEKSEI, Från tsarens hov till röda armén I-III. Stockholm 1945.
- INKINEN, ANTTI, Virka-arvot ja arvonimet Suomessa ennen itsenäisyyden aikaa. (Historiallinen Arkisto 54. 1953.)
- JAQMIN, F., Les chemins de fer pendant la guerre de 1870—1971. Paris 1872.
- JANSSON, ALLAN, Den svenska utrikespolitikens historia. III:3. 1844—1872. Stockholm 1961.
- JUTIKKALA, EINO, Tampereen- ja Turun-ratojen syntyvaiheet (Kaikuja Hämeestä XI 1954).
- KAMENSKIJ, NIKOLAI, Sovremennoje položenije Finljandii s točki zrenija oborony gosudarstva. St. Petersburg 1908.
- KOKOVTSOV, V. N., Iz moego prošlago. I-II. Paris 1933.
- KRETSCHMANN, WILHELM, Das deutsche Militäreisenbahnwesen im Weltkrieg 1914—1918. I. Berlin 1922.
- KUROPATKIN, A. N., Memoiren. Berlin 1909.
- LANGHOFF, AUGUST, Sju år såsom Finlands representant inför tronen. Minnen och anteckningar åren 1906—1913. I-III. Helsingfors 1922—1923.
- LINDBERG, FOLKE, Den svenska utrikespolitikens historia. III:4. 1872—1914. Stockholm 1958.
- Idem, Kunglig utrikespolitik. Stockholm 1950.
- Idem, De svensk-tyska generalstabsförhandlingarna år 1910. (Historisk Tidskrift 1/1957.)
- Idem, Scandinavia in Great Power Politics. Stockholm 1958.
- MUNCK, TEODOR, Hallinnollinen historiikki (Suomen valtionrautatiet 1862—1912. I.) Helsinki 1912.
- NEKLJUDOFF, A., Diplomatic Reminiscences before and during the World War 1911—1917. London 1920.
- NORDENSTRENG, S., Leo Mechelin I-II. Helsingfors 1936—1937.
- OSCAR II, Mina memoarer I. Stockholm 1960.
- PAASIKIVEN muistelmia sortovuosilta. I-II. Porvoo-Helsinki 1957.
- PALMSTIERNÄ, ERIK, Ett brytningsskede. Stockholm 1951.
- POLVINEN, TUOMO, Nevan sillan miljoonat Suomen oikeustaistelussa. (Historiallinen Arkisto 56. 1958.)
- POTJOMKIN, V. P., Istorija diplomatii. II. Moskva-Leningrad 1945.
- RAMSAY, ANDERS, Statens järnvägar 1856—1906. I. Stockholm 1906.
- RANKKA, WÄINÖ, Kisko kävelee. Insinöörien muistelmia rakentajavuosilta. Helsinki 1949.
- RAUHALA, K. W., Keisarillinen Suomen Senaatti 1809—1909. II. Helsinki 1921.
- RAUANHEIMO, U. V., Venäläiset joukot Suomessa maailmansodan 1914—18 aikana. (Tiede ja Ase 8. Helsinki 1950.)
- REIN, TH., J. V. Snellman. II. Helsingfors 1904.
- RITTER, GERHARD, Der Schlieffenplan. München 1956.
- RUMJANTSOV, A., Finljandija vooružajetsja. St. Petersburg 1907.

- SARKANEN, J., Käkisalmen kaupungin ja maalaiskunnan historia. III. 1870—1939. Lahti 1958.
- SAZONOV, S. D., Vospominanija. Paris 1927.
- SCHMIDT, L., Kurze militärgeographische Beschreibung Russlands. Berlin 1913.
- SCHMIEDECKE (Oberst), Die Verkehrsmittel im Kriege. Berlin 1911.
- SIEBERT, BENNO v., Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Entente politik. Berlin 1921.
- SUCHIOMLINOV, V. N., Erinnerungen. Berlin 1924.
- TRUBETSKOI, G., Russland als Grossmacht. Berlin 1917.
- TUOMINEN, UUNO, Autonomian ajan yksikamarinen eduskunta 1907—1916. (Suomen kansanedustuslaitoksen historia. V. Helsinki 1958.)
- TÖRNGREN, ADOLF, Från Finlands strid för rätt och frihet. Personliga upplevelser och minnen 1901—1914. Helsingfors 1942.
- URSYN-PRUSZYNSKI, RITTER v., Finnland. Eine militärgeographische Studie. Wien 1910.
- UŠAKOV, K., Podgotovka vojennyh soobšenij Rossii k mirovoi voine. Moskva-Leningrad 1928.
- VASILJEV, N., Transport Rossii v voine 1914—1918 gg. Moskva 1939.
- WITTE, SERGEI JULJEVIČ, Vospominanija. I-III. Berlin 1923.
- VOITSEHOVSKI, I. P., Desantnija sredstva Germanii na Baltijskom more na slučai proizvodstva desanta v Finlandii ili na Baltijskom poberežje. (Sbornik sočinenij ofitserov Nikolajevsk. Akademii Gen. Štaba kn. 13.) St. Petersburg 1912.
- ZAJONČKOVSKI, A. M., Podgotovka Rossii k mirovoi voine. Planj voiny. Moskva 1926.
- Idem, Podgotovka Rossii k mirovoi voine v meždunarodnom otnošenii. Moskva 1926.

Z E I T U N G E N

Aftonbladet
 Finljandskaja Gazeta
 Graždanin
 Helsingin Sanomat
 Hufvudstadsbladet
 Karjala
 Moskovskija Vjedomosti
 Novoje Vremja
 Novosti
 Nya Pressen
 Rjetš
 Rossija
 St. Petersburger Zeitung
 Suomalainen Kansa
 Svjet
 Työmies
 Uusi Suometar
 Wiborgs Nyheter

PERSONENREGISTER

- ADLERBERG, Nikolai, Generalgouverneur von Finnland (1866—1881), 45, 48
- AHONEN, Anders, Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen (1908—1917), 120, 159, 166
- AIOLOLA, M., Landtagsabgeordneter, 202, 204
- ALEKSEJEV, Michail, russischer General, 20, 21, 22
- ALEXANDER II., 33, 46, 261
- ALEXANDER III., 13, 33, 50, 51, 53, 55, 68, 70
- ALEXEI ALEXANDROVIČ, russischer Grossfürst, 55, 68, 69
- ALFTHAN, Georg von, Senator und Leiter der Verkehrsexpedition (1892—1896), 57, 58, 63, 66, 67, 69
- ALFTHAN, Max, Oberst, 18, 19
- ANSAS, O., Landtagsabgeordneter, 171
- ARMPFELT, Alexander, Ministerstaatssekretär von Finnland (1842—1876), 46
- ARMPFELT, Carl Alexander, Gehilfe des Ministerstaatssekretärs von Finnland, 76, 77, 81, 91, 94, 97, 99, 101
- ARTAMONOV, Nikolai, russischer General, 212
- BARANOV, N. B., russischer Generalleutnant, 64, 65, 66
- BERG, Graf Erik, Senator und Leiter der Verkehrsexpedition (1909—1917), 155, 156, 158, 166, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 200, 202, 203, 204, 205, 209, 210, 212, 213, 214, 215, 218, 229, 231, 235, 236, 237, 247, 255, 256, 259, 271
- BERG, Friedrich von, Generalgouverneur von Finnland (1855—1861), 44
- BERGBOM (Wuorenhimo), Ossian, Senator und Leiter der Verkehrsexpedition (1896—1905), 74, 77, 81, 82, 88, 95, 97, 98, 99, 101, 104, 107, 111
- BERGSTRÖM, David, schwedischer Generalkonsul in Helsinki, 271, 272
- BILDT, Knut, Generalstabschef von Schweden, 269
- BISMARCK, Otto von, 13
- BJÖRNBERG, Fredrik, Gehilfe des Ministerstaatssekretärs von Finnland, 136, 137
- BLOMQUIST, E., Verkehrsingenieur 57
- BOBRIKOV, Nikolai, Generalgouverneur von Finnland (1898—1904), 18, 22, 48, 73, 75, 76, 77, 81, 85, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 119, 120, 121, 122, 131, 159, 165, 167, 171, 183, 210, 246, 257, 277, 279, 280
- BOBRINSKIJ, Graf, Verkehrsminister von Russland, 47
- BOECKMANN, Vladimir, Generalgouverneur von Finnland (1908—1909), 133, 139, 141, 142, 144, 145, 155, 156, 181
- BORISOV, russischer Staatsrat, 258, 259
- BORODKIN, Mihail, russischer Generalleutnant, 205, 210
- BOROVITINOV, Mihail, russischer Staatsrat, 213, 214, 226
- BOFKIN, Alexander, russischer Kapitän, 230
- BRINCKEN, Alexander von der, russischer Generalleutnant, 28, 230, 242
- BRUN, J., französischer General, 35
- CASTRÉN, Jonas, Landtagsabgeordneter, 162, 204, 219, 228
- ČEPURNOV, A., Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen (1906—1908), 95, 120, 159, 160

- CHARITONOV, Pjotr, Reichskontrolleur von Russland, 205, 208, 210, 212
- CHILKOV, Mihail, Verkehrsminister von Russland, 81, 82, 84
- ČIČIATSOV, Nikolai, Marineminister von Russland, 55, 68
- ČIKALEV, Alexei, russischer Generalmajor, 66
- DAEHN, Woldemar Carl von, Ministerstaatssekretär von Finnland (1891—1898), 54, 58, 59, 62, 63, 69, 70, 71, 72
- DANIELSON-KALMARI, J. R., Senator und Landtagsabgeordneter, 60, 185, 202, 203
- DANILOV, Juri, russischer General, 24, 25
- DEUTRICH, V., Gehilfe des Generalgouverneurs von Finnland, 104, 170, 205, 210
- DOBRYŠIN, Filip, russischer Generalleutnant, 256
- DOUGLAS, Ludvig, Aussenminister von Schweden, 265
- DRAČEVSKIJ, Daniel, Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen (1903—1905), 85, 87, 91, 92, 107, 108, 112, 118, 119, 120
- DUBASOV, Nikolai, russischer General, 149, 150
- DUMITRAŠKO, Pjotr, Gehilfe des Verkehrsministers von Russland 215, 225, 226
- DURNOVO, Pjotr, Innenminister von Russland, 119
- EIHRENSVÄRD, Albert, Aussenminister von Schweden, 271
- EICHHOLZ, Alexander, russischer Generalleutnant, 192
- ENGELHARDT, A. P., russischer Gouverneur, 64
- FAHLBECK, Pontus, schwedischer Professor, 266
- FEDERLEY, C. B., Bürodirektor, 106
- FREIBERG, russischer Gendarmeriegeneral, 110, 258
- GADD, O. V., Senator, 70
- GARIN, Nikolai, russischer Senator, 205
- GERARD, Nikolai, Generalgouverneur von Finnland (1905—1908), 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 159, 172, 174, 177, 249
- GIATSINTOV, N. E., russischer Staatsrat, 190, 192
- GLAZOV, Vladimir, russischer Generalleutnant, 17, 18, 19, 169
- GOLITSYN, N. D., russischer Gouverneur, 64
- GONČAROV, Stepan, stellvertretender Generalgouverneur von Finnland, 71
- GOREMYKIN, Ivan, Vorsitzender des Ministerrats von Russland, 242
- GORENKO, russischer Kollegienassessor, 67
- GRIGORVIČ, Ivan, Marineminister von Russland, 241
- GRIPENBERG, Lennart, Senator und Leiter der Verkehrsexpedition (1905—1907), 119, 120, 124, 125, 126, 134, 135, 136, 159, 161, 162, 174, 177, 180, 181
- GRÖNVALL, Reinhold, Landtagsabgeordneter, 163
- GULJEVIČ, Arsenij, russischer Generalmajor, 230, 231, 232, 235
- GUSTAF V., König von Schweden, 271
- GYLDENSTOLPE, August, schwedischer Diplomat, 115, 165
- GYLLING, Edvard, Landtagsabgeordneter, 203
- HAARTMAN, L. G. von, Senator, 44
- HEDIN, Sven, schwedischer Publizist, 265, 266, 273
- HEIDEN, Feodor, Generalgouverneur von Finnland (1881—1896), 51, 56, 62, 63, 70, 71, 73
- HOMEN, Theodor, Landtagsabgeordneter, 174
- HÖFFDING, Theodor, russischer (dänischer) Zivilingenieur, 189, 190, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 209, 210, 212
- IGNATIEV, Nikolai, russischer General, 92
- IGNATIUS, K. A. F., Senator, 70, 135

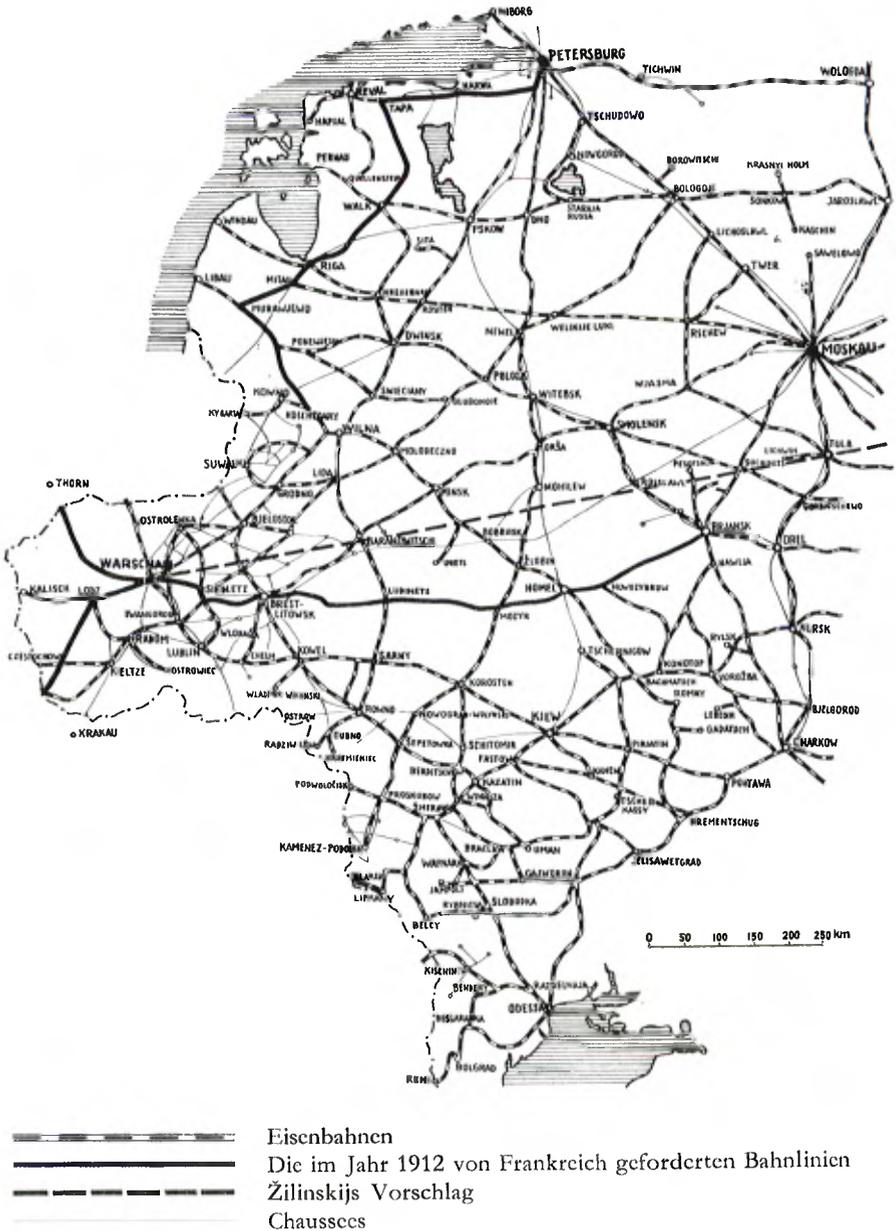
- ISVOLSKIJ, Alexander, Aussenminister von Russland, 30, 35, 36, 272
- JAKUNČIKOV, russischer Geheimrat, 205
- JANOV, Alexander, Militärtransportchef von Finnland, 143
- JEMELJANOV, Nikolai, russischer Ingenieur, 273, 274
- JELENEV, I. N., russischer Publizist, 52
- JOFFRE, Joseph, französischer General, 30, 35, 36
- KAMENSKIJ, Nikolai, Militärtransportchef von Finnland, 255, 256
- KARI, J. K., Senator, 135
- KARL XIV. Johann, König von Schweden, 261
- KATKOV, Michail, russischer Publizist, 46
- KIDERLEN-WÄCHTER, Alfred, Aussenminister von Deutschland, 269
- КНИПОВИЧ, Feodor, russischer Kanzlei-
chef, 122
- KNORRING, L. von, Gouverneur, 199
- KOKOVTSOV, Vladimir, Vorsitzender des Ministerrats und Finanzminister von Russland, 35, 145, 146, 169, 175, 181, 193, 194, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 215, 217, 218, 239, 253, 254
- KOLENKO, V. Z., russischer Staatsrat, 64
- KOMAROV, russischer Publizist, 66
- KONSTANTIN KONSTANTINOWIČ, russischer Grossfürst, 68, 69
- KOREVO, N. N., russischer Staatsrat, 48, 205
- KOZYROV, Dmitrij, russischer Staatsrat, 249
- KRIVOŠEIN, Apollon, Verkehrsminister von Russland, 63
- KRÜGER, D., Aufsichtsbeamter für die finnischen Eisenbahnen, 158, 165, 213, 216, 225, 237, 256
- KURLOV, P. G., russischer General, 161
- KUROPATKIN, Alexei, Kriegsminister von Russland, 16, 20, 29, 34, 70, 72, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 115, 129
- LALLUKKA, Juho, Kommerzienrat, 218
- LAMSDORFF, V., Aussenminister von Russland, 115
- LANGHOFF, August, Ministerstaatssekretär von Finnland (1906—1913), 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 142, 144, 159, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 185, 195, 217, 218, 219, 225, 242
- LESNEVSKIJ, russischer Ingenieur, 159, 213, 214
- LINDBERG, K., Verkehrsingenieur, 57, 61, 62
- LINDBERG, Richard, Protokollsekretär, 157
- LINDER, Constantin, Ministerstaatssekretär von Finnland (1905), 169, 170
- LINDMAN, Arvid, schwedischer Politiker, 270
- LIPSKIJ, Ad., Gehilfe des Generalgouverneurs von Finnland, 205, 226
- LUUKKONEN, Emil, Stadtarzt, 218
- LÜTZE, Michail, russischer Senator, 140
- MAKAROV, Alexander, Gehilfe des Innenministers von Russland
- MAKSIMOV, Vasilij, russischer Staatsrat, 67
- MARIA FEODOROVNA, Kaiserin von Russland, 115, 117
- MARKOV, V., Vizevorsitzender des Ökonomie-
departements (1909—1913) und Ministerstaatssekretär von Finnland (1913—1917), 157, 184, 188, 195, 198, 199, 202, 205, 218, 222, 229, 242
- MECHELIN, Leo, Vizevorsitzender des Ökonomie-
departements (1905—1908) und Landtagsabgeordneter, 60, 132, 134, 135, 136, 142, 164, 176, 202, 203, 204, 205, 217, 220, 244, 245
- MEINHARD, russischer Ingenieur, 237
- MELJNIKOV, P. P., Verkehrsminister von Russland, 46
- MESSNER, Militärtransportchef von Finnland, 235, 236, 237
- MJASOJEDOV-IVANOV, Viktor, Gehilfe des Verkehrsministers von Russland, 146, 159, 169
- MOLTKE, Helmuth von, (der Ältere) Generalstabschef von Deutschland, 10

- MOLTKE, Helmuth von, (der Jüngere)
Generalstabschef von Deutschland, 268,
269, 270
- NEKLJUDOV, A., russischer Diplomat, 273
- NEOVIUS, E. R., Senator, 101
- NERATOV, Anatolij, Gehilfe des Aussen-
ministers von Russland, 205
- NIKOLAI I., 32
- NIKOLAI II., 14, 68, 70, 72, 73, 88, 89, 92,
96, 98, 99, 103, 115, 116, 117, 118, 120,
134, 139, 141, 142, 144, 152, 155, 156,
162, 163, 170, 171, 172, 174, 175, 177,
178, 179, 180, 185, 187, 188, 191, 195,
206, 209, 218, 219, 221, 223, 224, 225,
228, 229, 230, 233, 235, 239, 241, 242,
243, 250, 253, 257, 271, 280
- NIKOLAI NIKOLAJEVIČ, russischer Gross-
fürst, 20, 22, 41, 176, 180, 230, 232, 233,
255
- NORPE, russischer Bergingenieur, 190,
193, 194, 195, 196, 199, 209, 210, 212
- NYBERGH, August, Senator, 74
- NYMAN, Nikolai, Kanzleichef, 72
- OBOLENSKIJ, Ivan, Generalgouverneur
von Finnland (1904—105), 117, 165,
168, 169, 170
- OBRUČEV, Nikolai, russischer General,
16, 20, 21, 55, 68
- ORERSTROEM, Edvard, Gehilfe des Minis-
terstaatssekretärs von Finnland, 95, 169
- OLCHOVSKIJ, Pjotr, russischer General-
leutnant, 23, 26, 27
- ORLOVSKIJ, russischer Ingenieur, 240
- OSCAR II., König von Schweden, 261,
262, 263
- PAASIKIVI, J. K., Senator und Landtags-
abgeordneter, 163, 220
- PALITZYN, F., Generalstabschef von Russ-
land, 20, 129, 175, 176, 178, 179, 180
- PETROV, N. P., russischer Ingenieurgene-
ral, 48, 64, 66, 69
- PLEHWE, V. K. von, Ministerstaatsckre-
tär von Finnland (1899—1904), 75,
76, 77, 81, 88, 89, 91, 94, 98, 99, 101,
102, 103, 110, 114, 115,
- PLEHWE, N. V. von, russischer Kanz-
leichef, 222, 223, 280
- POLIVANOV, Alexei, russischer General,
140
- POINCARÉ, Raymond, Präsident von
Frankreich, 36
- POSADOVSKY-WEHNER, deutscher Major
und Militärattaché, 162, 267, 268, 270
- POURTALÉS, Friedrich, deutscher Diplo-
mat, 270
- PROCOPE, V. N., General, 54, 56, 57, 58
- PÜCKLER, Karl von, deutscher Diplomat,
268
- RAMSAY, August, Staatsrat, 180, 183, 218
- RASPUTIN, Grigorij, 230
- RAUCH, F., russischer General, 118
- REINBOTT, Anatol, Landessekretär, 119
- ROEDIGER, Alexander, Kriegsminister von
Russland, 20, 119, 175, 181
- ROMANOV, Pjotr, russischer Staatsrat, 67
- RUCHLOV, Sergei, Verkehrsminister von
Russland, 149, 151, 152, 153, 154, 158,
160, 161, 181, 193, 194, 205, 207, 226,
228, 239, 240, 241, 242, 250, 253, 254,
255, 257, 258
- RUDNITSKIJ, russischer Ingenieur, 54
- SACHANSKIJ, russischer Ingenieur, 225
- SACHAROV, Viktor, russischer General,
95, 169, 170, 171
- SANDELS, J. A., schwedischer General, 27
- SAZONOV, S. D., Aussenminister von Russ-
land, 36, 271, 272, 273
- ŠĚGLOVITOV, Ivan, Justizminister von
Russland, 131, 205, 251, 253
- SCHAUFUSS, N. K., Verkehrsminister von
Russland, 145, 146, 149, 150, 151, 159,
161, 175
- SCHAUMAN, Waldemar, General, 27
- SCHOEN, Wilhelm von, Aussenminister
von Deutschland, 267, 268, 269
- SEYN, F. A., Generalgouverneur von Finn-
land (1909—1917), 17, 26, 28, 85, 87,
92, 104, 111, 112, 118, 156, 158, 160,

- 161, 162, 164, 165, 184, 185, 190, 193, 194, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 205, 209, 210, 212, 213, 214, 215, 218, 224, 225, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 238, 240, 242, 243, 248, 251, 253, 254, 255, 257, 258, 259, 278
- ŠIPOV, Nikolai, Gehilfe des Generalgouverneurs von Finnland, 75
- SNELLMAN, J. V., Senator, 44, 46
- SOHLMAN, J. G., Senator, 69
- SOLLOGUB, Vasilij, russischer General, 66
- SPRENGTPORTEN, Göran Magnus, 52
- STAAFF, Karl, schwedischer Politiker, 266, 270
- STOLYPIN, P. A., Vorsitzender des Ministerrats von Russland, 124, 125, 126, 127, 128, 132, 133, 136, 137, 139, 142, 143, 144, 146, 149, 151, 154, 155, 156, 158, 161, 164, 166, 181, 182, 186, 194, 195, 197, 198, 200, 201, 205, 207, 209, 212, 217, 249, 251, 253, 257, 272
- STRÖMBERG, Georg, Generaldirektor der finnischen Eisenbahnen (1862—1903), 82, 88, 91, 96, 104, 110, 111
- SUCHOMLINOV, V. A., Kriegsminister von Russland, 21, 30, 35, 181, 182, 206, 215, 232, 233, 235, 239, 241, 251, 272
- SUMAROKOV, Vasilij, russischer Staatsrat, 68
- ŠUVALOV, russischer Graf, 225
- TAUBE, Arvid, Aussenminister von Schweden, 268
- THESLEFF, Rolf, Dr.phil., 218
- THIEBAUT, E., französischer Diplomat, 36
- TIMAŠEV, Sergej, Handels- und Industrie-
minister von Russland, 207
- TROLLE, Erik, schwedischer Politiker, 269
- TÖRNGREN, Adolf, Dr.med., 119, 135, 142
- UTGOF, K., russischer Gendarmeriegeneral, 158
- VANNOVSKI, Pjotr, Kriegsminister von
Russland, 71, 72, 113
- VARZAR, russischer Geheimrat, 192
- WEBER, Sergej, Gehilfe des Finanzministers von Russland, 239
- VELIČKO, F. K., russischer General, 49
- VERCHOVSKIJ, russischer Ingenieur, 193
- WILHELM II., 28
- WIIK, K. H., Landtagsabgeordneter, 219
- WINTER, G. J., Landtagsabgeordneter, 171
- VIRKKUNEN, A. H., Landtagsabgeordneter, 163
- WITTE, Sergej, Finanzminister von
Russland, 33, 34, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 63, 67, 68, 70, 72, 77, 80, 118, 119, 263
- VJAZEMSKIJ, N., russischer Diplomat, 272
- VLADIMIR ALEXANDROVIČ, russischer
Grossfürst, 73
- YRJÖ-KOSKINEN, G. Z., Senator, 58, 59, 60
- ŽILINSKIJ, J. G., russischer General, 36, 205, 209, 212
- ZWEIGBERGK, Otto von, schwedischer
Journalist, 262
- ÖHRNHJELM, A. T., Ingenieur, 159

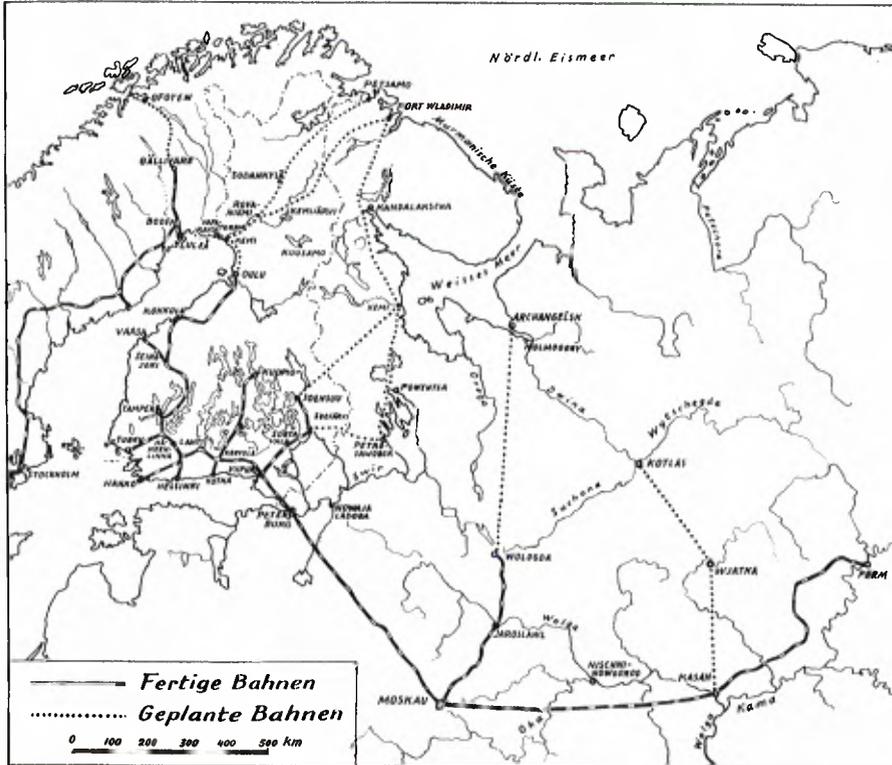
Beilage I

Die Eisenbahnen und Chaussees Westrusslands im Jahr 1914 nach Vasiljev.



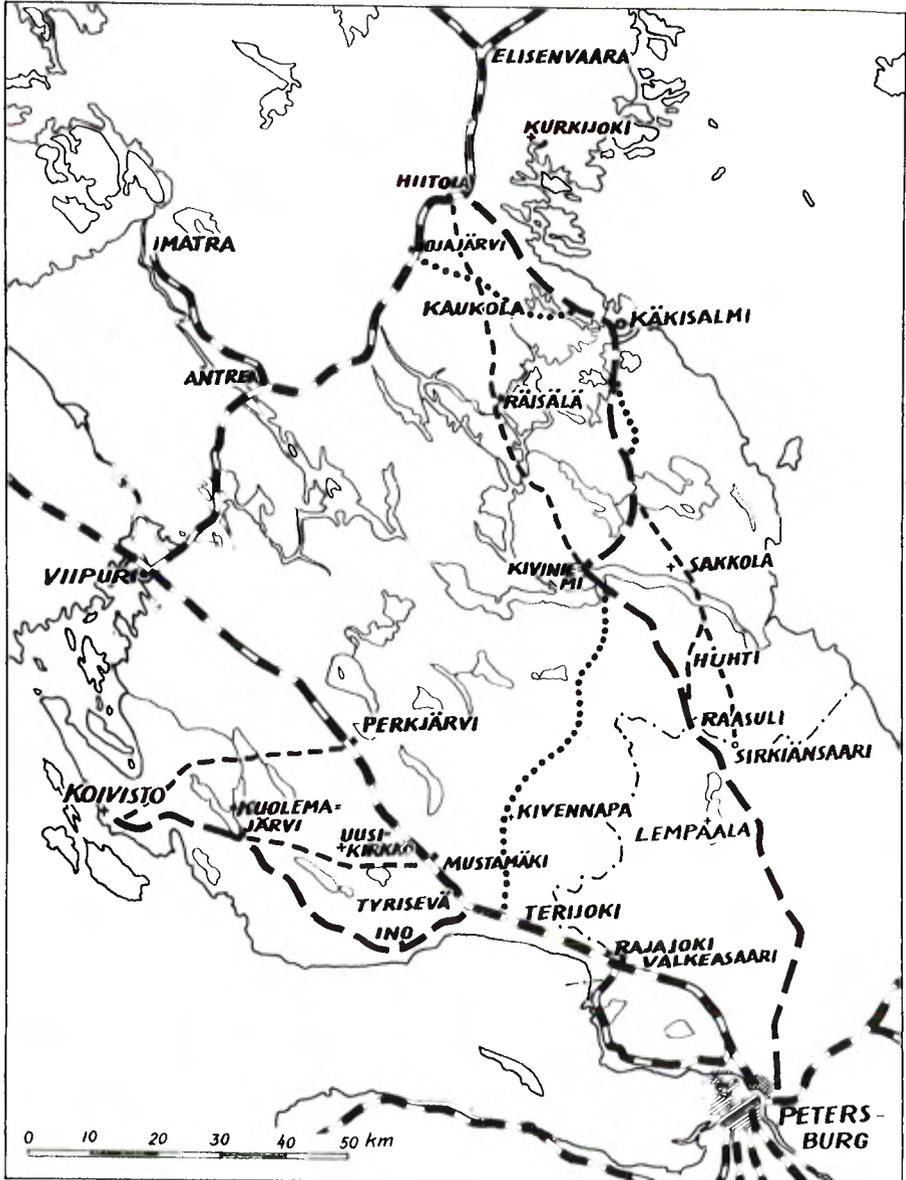
Beilage II

Das Eisenbahnnetz Nordrusslands, Finnlands und Nordschwedens im Jahr 1893 (ausser den Strecken südwestlich der Linie Petersburg—Moskau).



Beilage III

Hauptalternativrichtungen und Gegenvorschläge für die Bahnstrecke Hiitola—Raasuli sowie Alternativrichtungen für die Strecke Terijoki—Koivisto.



Beilage IV

Das Eisenbahnnetz Finnlands im Jahr 1914.

