



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Hennig, Richard: Der russische-schwedische Bahnanschluß und der  
Narvik-Konflikt

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Der russisch-schwedische Bahnanschluß und der Narvik-Konflikt

Von Dr. Richard Hennig



it bemerkenswerter Häufigkeit ist in den letzten Wochen ein Thema erörtert worden, das schon im Frieden seit Jahren hier und da behandelt wurde und das nun mit einem Male inmitten des Weltkrieges einen unerwartet hohen Gegenwartswert erlangt hat: die Frage des russisch-schwedischen Eisenbahnanschlusses. In Deutschland sind weite Kreise geneigt, die Bedeutung dieses Problems auch für unsere eigene Beteiligung am Weltkrieg sehr beträchtlich zu unterschätzen; das Interesse dafür ist auffällig gering — ein deutliches Zeichen, daß nicht eben viele Gebildete vollkommen übersehen, um was es sich dabei handelt. Der außerordentlich rege Eifer, mit dem Rußland jetzt inmitten seiner Kriegsnöte und ungeachtet seiner bedenklichen finanziellen Lage das rasche Zustandekommen des russisch-finnischen Eisenbahnanschlusses zu fördern bestrebt ist, läßt ohne weiteres den Schluß zu, daß es sich hier um eine Lebensfrage für Rußland handelt, bei der vielleicht Sein und Nichtsein der heutigen Regierung auf dem Spiel steht. Um diese Tatsache besser zu würdigen, erinnere man sich an folgende Umstände.

Rußland verfügt ja als größter Landstaat der Erde über eine Gesamtküstenlinie wie kein anderer Staat. Aber dieser Küstenbesitz ist von geringem Wert, da der größte Teil der Küste fast ständig von Eis blockiert oder an Meeren gelegen ist, deren enge Ausgänge zum Ozean von anderen Mächten kontrolliert werden. Die Zufahrtstraßen zu den russischen Ostseehäfen werden von Deutschland, Dänemark und Schweden, die zu den Schwarzmeerbäfen von der Türkei, die zu den ostasiatischen Häfen von Japan beherrscht. Dazu ist kein einziger von allen russischen Seehäfen eisfrei; die einzigen eisfreien Häfen, die Rußland je besaß, Port Arthur und Dalni, waren nur sechs Jahre in seinem Besitz und sind ihm von Japan wieder entzogen worden. Die Sehnsucht nach dem Seehafen am warmen Meer bildet den Grundstein der russischen Expansionspolitik seit vielen Jahrzehnten. Nachdem im fernen Osten die Hoffnung auf den

dauernd eisfreien Hafen durch die Ereignisse der Jahre 1904 und 1905 für unabsehbare Zeit zum Scheitern gebracht war und jedes aggressive Vorgehen in Südasien, das die Besitzergreifung eines Hafens am Persischen Golf oder auch an der kleinasiatischen Mittelmeerküste zum Ziele hatte, unweigerlich den seit Jahrzehnten drohenden, welthistorischen Zusammenstoß mit England heraufbeschworen hätte, suchte die russische Politik den auf die Dauer unentbehrlichen warmen Hafen wieder auf europäischem Boden zu gewinnen, sei es am Bosphorus, sei es am Mittelmeer oder Norwegischen Meer. Der Krieg gegen Österreich-Ungarn, der auch den Krieg mit Deutschland nach sich zog, sollte ja nach dem Wunsche der russischen Imperialisten nur die unvermeidliche Vorstufe sein zur Errichtung der russischen Herrschaft im Bereich des Mittelmeerbeckens, gemäß dem seit zehn Jahren gepredigten russischen Dogma, daß der Weg nach Konstantinopel über Wien und Berlin führen müsse. Gegenwärtig, da Rußland den schwersten Krieg durchmacht, den es seit mehr als zweihundert Jahren zu führen hat, steht ihm ein Hafen am warmen Meer noch nicht zur Verfügung, und dieser Umstand bringt die Gefahr einer Katastrophe in Sichtweite, da Rußland seit dem Winterbeginn von jeder Ein- und Ausfuhr größeren Stils ungleich fühlbarer als Deutschland oder Österreich abgeschnitten ist.

Der Krieg gegen Deutschland hat Rußland die Ostsee verschlossen, der gleichzeitige Konflikt und Krieg mit der Türkei auch die Dardanellen. Nur auf dem Wege über Schweden und über Bulgarien (Dedeagatsch) konnten Rußlands Häfen noch im bescheidensten Umfang eine Aus- und Einfuhr von und nach der Nordsee und dem Mittelmeer aufrecht erhalten, und diese beide neutralen Staaten, auf deren guten Willen das russische Wirtschaftsleben angewiesen war, verhielten sich nichts weniger als russenfreundlich und wachten strengstens darüber, daß keine Transporte nach Rußland kamen, deren Beförderung mit der Neutralität nicht im Einklang zu bringen war, insbesondere also keine Zufuhr von Munition und Geschützen, auf die Rußlands Kriegführung unbedingt angewiesen war. Die Frage war noch wenig brennend, solange der Hafen von Archangelsk offen war, der dem europäischen Rußland eine Seeverbindung mit dem nichtfeindlichen Auslande gewährte, wenn auch nur auf einem sehr großen, umständlichen und (infolge der anschließenden langen Eisenbahnfahrt) äußerst kostspieligen Umweg über das Eismeer und Weiße Meer. Der Hafen von Archangelsk begann aber Ende November zuzufrieren, und wenn auch ein aus Kanada verschriebener, großer Eisbrecher die Schiffsfahrtsperiode von Archangelsk noch um etwa zwei Wochen zu verlängern gestattete, so war dieser Notbehelf doch nur von geringem Wert, da der enge Hals des nördlichen Weißen Meeres, der den einzigen Zugang nach Archangelsk bildet, doch in jedem Fall schon frühzeitig derartig mit Packeismassen angefüllt wird, daß kein Eisbrecher zu helfen vermag. Obwohl der Winter bisher ziemlich milde ist, ist der Hafen von Archangelsk jetzt voraussichtlich bis zum Mai und der letzte vom Feind unabgesperrte russische Haupthafen, Wladiwostok, etwa bis zum März oder April für jeden Verkehr völlig unbenutzbar.

Rußland besitzt freilich noch einen weiteren, zwar jenseits des Polarkreises gelegenen, aber dennoch mit günstigen Eisverhältnissen gesegneten Hafen, Zekaterinsky Port (Katharinenhafen) an der Murmanküste, wo die Nähe des Golfstroms eine überraschend lange und vollständige Eisfreiheit bedingt; die kurzfristige Verkehrspolitik Rußlands aber, die die Schaffung so vieler unendlich wichtiger Bahnlinien verabsäumte und im jetzigen Kriege darunter schwerer als unter jedem anderen Umstande leidet, hat es bislang auch versäumt, dem Eisenbahnnetz des Landes eine Verbindung mit Zekaterinsky Port zu bieten, und der Erfolg dieser Unterlassungssünde ist nun, daß in einem Zeitpunkt, da der Besitz von Katharinenhafen ein Rettungshafen für Rußlands Wirtschaftsleben und für Rußlands Kriegführung sein könnte, dieser wichtige Seehafen, der von der nächsten Eisenbahnstation, Rovaniemi, noch volle 230 Kilometer entfernt ist, völlig wertlos für das Zarenreich ist!

Seit Anfang Dezember ist Rußland insolge dessen vom Weltverkehr nahezu abgeschnitten — abgesehen vom Personenverkehr und vom Telegraphenverkehr, der aber auch nur noch über zwei europäische Kabelstränge verfügt. Die Lage ist für die russische Kriegführung um so verhängnisvoller, als die eigene Industrie des Landes nur in allerbescheidenstem Umfang daran denken kann, den Heeresbedarf an Geschützen und Munition zu ergänzen. Der außergewöhnlich große Abgang an Geschützen, Maschinengewehren, Artillerie- und Infanteriemunition — allein an Geschützen sind etwa 2000 an die Deutschen und die Österreicher verloren gegangen! — und die geradezu unsinnige Munitionsverschwendung in den ersten Kriegswochen hat einen Mangel an Kriegsmaterial bei den Russen erzeugt, der vielleicht noch verhängnisvoller ist als die empfindliche Knappheit an geeigneten Offizieren. Nur über Fusan und Tairen-Dalni kann Rußland allenfalls noch seine Bestände ergänzen, und es ist ja bezeichnend genug, daß, laut einer Mitteilung aus Washington, Rußland die wertvolle Nordhälfte von Sachalin an Japan abgetreten haben soll, lediglich um dafür Artilleriegeschütze nebst Bedienungsmannschaft und Munition überlassen zu erhalten. Daß diese Auffrischung des Geschützbestandes nur „einen Tropfen auf einen heißen Stein“ darstellt, liegt auf der Hand. Rußland kann sich aus seiner überaus fatalen Lage nur auf zweierlei Weise zu befreien hoffen, indem entweder die Mittelmeerflotte seiner Verbündeten die Durchfahrt durch Dardanellen und Bosporus gewaltsam öffnet, wozu zwar ein Versuch wohl gemacht werden wird, der aber recht wenig aussichtsreich erscheint, oder aber indem Rußland einen eisfreien neutralen Hafen für seine Bedürfnisse vorbehaltlos geöffnet bekommt. Der letzte Weg scheint noch am schnellsten zum Ziele zu führen. Nachdem Bulgarien es kategorisch abgelehnt hat, seinen neugewonnenen Hafen Debeagatsch am Ägäischen Meer für die Zufuhr des russischen Kriegsmaterials zu öffnen, um seiner Neutralität nichts zu vergeben, hat Rußland seine ganze Hoffnung auf den norwegischen Hafen Narvik gerichtet, der trotz seiner hochnordischen Lage durch den Golfstrom ständig eisfrei gehalten wird

und überdies durch die Ofotenbahn, die nördlichste Eisenbahn der Erde, Anschluß an das Bahnnetz Schwedens hat, so daß von Narvik bis Haparanda, das in nächster Nähe des russisch-finnischen Bahnnetzes liegt, ein fortlaufender, auch im Winter dauernd benutzbarer Schienenweg vorhanden ist. Auf ihn richteten sich die russischen Erwartungen von Woche zu Woche begehrllicher.

Schon Anfang Dezember hat die russische Regierung an Schweden und Norwegen das dringende Ersuchen gerichtet, den Hafen Narvik und die Ofotenbahn für die von England kommende Ergänzung seines Heeresbedarfs zu öffnen; England dürfte diesen Schritt nachdrücklichst unterstützt haben, weil es genau weiß, daß Rußland militärisch bald am Ende und der ganze Feldzug für die Verbündeten verloren ist, wenn es nicht gelingt, die aus dem Gleis geratene „russische Dampfwalze“ aufs neue in Gang zu bringen. Schon haben sich in Rußland auch unverantwortliche und halbamtliche Stimmen vernehmen lassen, Rußland solle, wenn die skandinavischen Staaten sich weigerten, gewaltsam die Hand auf die wichtige Bahn und den noch wichtigeren Hafen Narvik legen. In Schweden aber blieb man harthörig und ebenso in Norwegen. Die skandinavischen Staaten haben nicht die leiseste Veranlassung, die Wehrkraft Rußlands zu stärken, sich mit Deutschland darüber vielleicht zu verfeinden und überdies den begehrlichen Moskowitern ein Stück ihres Territorialgebietes zu überlassen, auf das der russische Bär schon seit Jahren einen wachsenden Appetit verspürte. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß eine „vorübergehende“ Überlassung der Ofotenbahn und Narviks an Rußland unter irgend einem Vorwand (die englische Politik hat ja genug Beispiele hierfür geliefert) alsbald in eine dauernde verwandelt werden würde. England würde unter den heutigen Umständen eine territoriale Festsetzung Rußlands am Norwegischen Meer vielleicht geradezu begünstigen, wenn es hoffen kann, den unbequemen Bundesgenossen dadurch dauernd vom Bosporus, vom Mittelmeer und Persischen Golf fernzuhalten. An England würden die skandinavischen Länder also heute wohl keinen Rückhalt gegen einen russischen Gewaltstreich finden.

Ein solcher wird immerhin nicht zu fürchten sein, solange der unmittelbare Eisenbahnanschluß zwischen den schwedischen und den russischen Bahnen an beiden Ufern des Torne-Flusses, des Grenzflusses, nicht besteht. Schweden hat sich aus strategischen Gründen, um im Kriegsfall nicht die russische Invasion zu erleichtern, dieser Bahnverbindung von jeher mit Recht widersetzt. In der gegenwärtigen Kriegslage kann ihm weniger denn je daran liegen, den Anschluß zu wünschen, und wenn es auch das russische Drängen nicht rundweg abzulehnen magt, so setzt es doch den Forderungen einen passiven Widerstand entgegen und behandelt unter allerhand staatsrechtlichen Bedenken die Frage dilatorisch. Gerade hiermit ist aber der russischen Regierung, für die die Frage brennend eilig ist, am allerwenigsten gedient. Es besteht demnach eine empfindliche Reibungsfläche zwischen den skandinavischen Ländern und Rußland, ein Gegensatz, der viel inhaltschwerer und bedeutender ist, als man bei uns zumeist ahnt. Man geht

wohl kaum fehl in der Annahme, daß bei der Malmöer Dreikönigs-Zusammenkunft die Narvik-Ofoten-Frage eine größere Bedeutung hatte als die Belästigung der neutralen Schifffahrt durch die englische Regierung.

Rußland tat inzwischen sein Möglichstes, um zunächst den Anschluß zwischen finnischen und schwedischen Bahnen seinerseits so weit wie möglich vorzubereiten. Da an der Mündung des Torne-Elf zwischen dem schwedischen Haparanda und dem russischen Tornea die Herstellung des Bahnanschlusses schwieriger und zeitraubender sein würde als 30 Kilometer weiter flußaufwärts, bei Karungi, so hat Rußland zunächst während des Krieges so rasch wie möglich die Bahn Tornea—Karungi vollenden lassen. Die Eröffnung dieser Strecke ist am 15. Dezember erfolgt, und nun setzt Rußland alle Hebel in Bewegung, um von Schweden schnellstens die Zustimmung zu dem Bahnanschluß zwischen dem russischen und dem schwedischen Karungi zu erhalten, das bereits eine schwedische Bahnstation ist. Um Schweden dem Plan geneigter zu machen, hat Rußland sich bereit erklärt, die gesamten Kosten des Bahnanschlusses zu tragen; aber Schweden weiß, was es von diesem „uneigennütigen“ Anerbieten zu halten hat, und schiebt seine Antwort immer aufs neue hinaus. Bald ließ es erklären, es könne ohne Befragung und Zustimmung des Reichsrats keine Zusage erteilen, bald gab es bekannt, daß für seine Interessen nur der (schwierigere) Bahnanschluß zwischen Haparanda und Tornea diskutabel sei. Inzwischen mußte noch in jüngster Zeit die führende Stockholmer Zeitung *Aftonbladet* die von der russischen Presse auf einen Wink von oben gebrachte, tendenziöse Meldung, daß die Verhandlungen zwischen der russischen und der schwedischen Regierung nahe vor dem Abschluß ständen, als eine gegenstandslose Erfindung dementieren — ein deutliches Zeichen, daß Schweden gar nicht daran denkt, den russischen Wunsch zu erfüllen und damit eine mehr oder weniger selbstmörderische Handlung zu begehen! Schließlich hat am 9. Januar die schwedische Regierung gar ein kategorisches Durchfuhrverbot für alle Kriegsmaterialien und der Kriegführung dienenden Gegenstände erlassen. Man weiß nun in Petersburg, wie der Stockholmer Hase läuft, und steht vor der verhängnisvollen Alternative: Verzicht oder Gewalt. Gewalt bedeutet Krieg mit Schweden, Verzicht dagegen: Niederlage im gegenwärtigen Kriege und wahrscheinlich hellen Brand im eigenen Hause!

Die Frage ist so wichtig und so brennend, daß man ihr auch in Deutschland größte Aufmerksamkeit schenken muß. Zweifellos wird Rußland vorläufig in kurzen Zwischenräumen immer wieder auf sie zurückkommen. Jedenfalls liegt hier ein beachtenswerter Keim zu neuen politischen Konflikten vor und die Möglichkeit, daß der große Brand des Weltkrieges noch weiter um sich greift.