

VORWORT

Obgleich die Eisenbahngeschichte Finnlands ein unerschöpfliches Forschungsgebiet bildet, ist sie in der Literatur bisher ziemlich wenig, und zwar hauptsächlich in offiziellen Publikationen behandelt worden. In den letzten Jahren, als die finnischen Eisenbahnen in der fremdsprachigen Literatur mehr Berücksichtigung fanden, ließen sich die Autoren allerdings teilweise Ungenauigkeiten zuschulden kommen, weil sich das größtenteils finnische Quellenmaterial dem Ausländer nicht leicht erschließt. Andererseits fällt dem Finnen selbst die Beschaffung von Angaben aus älteren Zeiten bisweilen schwer. Die richtige Auswahl aus einander widersprechenden Quellen kann sogar nach gründlichen Archivstudien unmöglich sein. Auch fehlt aus verständlichen Gründen vieles aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Leider bleibt darum manche interessante Phase der finnischen Eisenbahngeschichte für immer ungeklärt.

In dem vorliegenden Buch habe ich versucht, eine mit finnischen Augen gesehene nicht-offizielle Gesamtdarstellung des Schienenverkehrs in Finnland von den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Jahres 1973 vorzulegen, die sowohl finnischen wie ausländischen Interessierten und Verkehrshistorikern dienen soll. Diese Darstellung legt das Hauptgewicht auf jene Phasen der Eisenbahngeschichte, die mit der Entwicklung der allgemeinen politischen Lage Finnlands verknüpft sind. Von dem rollenden Material der Eisenbahnen sind die Lokomotiven der Staatseisenbahnen gründlicher, die Privatbahnen mehr summarisch behandelt. Der Stadtverkehr, der sich indirekt an die Eisenbahngeschichte anschließt, ist als eigenes Ganzes dargestellt.

Im Text und in den Karten dieses Buches bleiben mit einigen Ausnahmen die Hafengebäude, die ausschließlich für Industrieanlagen und Gruben gebauten Bahnen sowie die weniger als zehn Kilometer langen unerheblichen Zweigbahnen in der Provinz unberücksichtigt, weil diese das Gesamtbild trüben könnten. Die Tabellen der technischen Hauptabmessungen der Lokomotiven führen bei verschiedenartigen Quellen in der Regel die älteste Angabe an. Die Abkürzungen der Lokomotivfabriken richten sich nach dem Buch *Die Lokomotivfabriken Europas* (J. O. Slezak, Wien 1962).

Von den zahlreichen Personen, die freundlicherweise beim Sammeln des Materials und bei der Verwirklichung des Buches geholfen haben, will ich speziell meinen Eltern danken sowie den Herren Ilkka Hovi, Ingenieurlehrling; Reino Kalliomäki, Zahnarzt; Mikko Lumio, Lehrer; und Eero Söderqvist, Dipl.-Ing. Mit Genehmigung des Herrn Professors Tuomo Polvinen durfte ich mehrere Stellen seiner eisenbahngeschichtlich sehr interessanten Doktordissertation entnehmen; ich danke ihm hochachtungsvoll. Herr Lennart Welander Verkehringenieur aus Schweden, hat als Sachverständiger der Straßenbahnen der nordischen Länder mich bei dem Kapitel Stadtverkehr freundlich unterstützt. Frau Tellervo Boström danke ich für die Erlaubnis, die umfassende und wertvolle Fotosammlung ihres verschiedenen Gatten Arne Boström zu verwerten. Ferner will ich allen Bibliothekaren, Archivaren, Museumsdirektoren und ihren Helfern danken, die ich während meiner Forschungen belästigt habe. Die wertvolle Hilfe von Seiten des Personals der Staatseisenbahnverwaltung sei auch nicht vergessen.

Zum Schluß will ich recht herzlich meinem Verleger, Herrn Josef Otto Slezak in Wien, danken; seine Anspornung und Unterstützung haben entscheidend zu dem Entstehen dieses Buches beigetragen. Ich hoffe, daß meine Darstellung die Kenntnis von der ehrenvollen Eisenbahngeschichte meines Vaterlandes in weiteren ausländischen Kreisen fördern wird.

Helsinki, November 1974 / April 1978

Mikko Alameri