



*Rechts een in Turku
voor vertrek gereed
staande trein naar
Helsinki;
1 juli 2017.*

Finlandia

SJOERD BEKHOF

De presentatie van mijn programma Finlandia staat door de actualiteit in een bijzonder daglicht. We spreken van april 2022, waarin zich in het zuiden van Rusland een drama afspeelt door de op 24 februari door president Poetin van Rusland uitgeroepen ‘zuivering’ van Oekraïne (lees het voeren van een oorlog). Een dekmantel om de zelfstandige staat Oekraïne weer terug te brengen in het vroegere Rusland. Niet alleen de direct getroffen bevolking van Oekraïne, ook bewoners van Rusland hebben besloten uit te wijken naar naburige staten in de hoop na het beëindigen van de gewelddadigheden te kunnen terugkeren.

Vluchtelingen uit Oekraïne en Russen maken onder andere van de treinen naar Helsinki gebruik; de luchtverbindingen zijn gesloten. Zondag 27 maart vertrok de Allegra naar Sint Petersburg voorlopig voor het laatst uit Helsinki.

De westgrens van Finland bestaat grotendeels uit zee; aan de monding van de Torneälven in de Botnische Golf bij de steden Haparanda (S) en Tornio (F) grenst het land aan Zweden en noordelijker bij het drielandenpunt Kilpisjärvi langs de E78 aan Noorwegen. In het oosten grenst het land over een lengte van 1269 kilometer met Rusland tussen het stadje Treriksøysa en in het zuiden aan de Finse Golf. De oorspronkelijke bewoners waren Lappen, bewoners van Lapland en hoeders van grote rendierkuddes, in een leefgebied dat zich boven de poolcirkel uitstrekt tot Zweden en

Noorwegen, zonder dat het een staat in formele zin is. In 1200 kwam door de Kruistochten het Finse gebied in Zweedse heerschappij onder een grootvorst. De grens met Rusland lag verder oostwaarts dan de huidige. De Lappen werden verdreven naar noordelijker streken. Met deze kruistochten vestigden zich mensen uit verder gelegen landen als Estland, Oeral en het Wolga-gebied. Dat verklaart het eigen van de taal in Finland. Na de Russische overwinning op de Zweden kwam Finland als een min of meer zelfstandig vorstendom onder directe invloed van Rusland. Door de ineenstorting van het tsarenrijk zagen de Finnen kans zich

Aankomst van de slaaptrein uit Moskou en VIP behandeling door de slaapwagen-conducteur. De locomotief is van Russische makelij en komt uit de gedwongen winkelnering. Helsinki; 3 juli 2017.



soeverein te verklaren. Bij het vredesverdrag van 1920 met de Sovjet Unie (verder genoemd Rusland) stichtten de Finnen hun eigen republiek. Die besloeg tot 1939 een oppervlakte van 376.00 vierkante kilometer. In dat jaar werd de republiek door de Russen bedreigd met een oorlog, waarmee ze de heerschappij over Karelië en het militaire steunpunt Hango opeisten. Finland gaf hieraan niet toe en belandde in een honderd dagen durende oorlog, waarin Rusland met het nodige geweld zijn doelstelling wist te bereiken. Finland bood fel verzet, desondanks kwam er een opgelegde vredesovereenkomst waarin de winnaar een deel van Finland opeiste.

In 1941 begon Duitsland de veldtocht naar Rusland en de Finnen gebruikten dat om grote delen van Karelië weer in te lijven; het moest zich noodgedwongen wel aansluiten bij Duitsland. De Duitse troepen trokken zich na hun nederlaag in 1944 terug. Hier raakten de Finnen bij betrokken en pasten om de Russen van het lijf te houden de tactiek van de verschroeide aarde toe; Lapland was daarvan het slachtoffer. In Kellosoelka getuigen diverse herinneringsborden aan deze strijd.

Na het einde van WO2 kwam president Paasikivi aan het bewind en kon Finland haar zelfstandigheid behouden binnen de grenzen van 1941. Hij koos voor zelfstandigheid onder voorwaarden van Rusland, die erop neer kwamen dat Finland zich als absoluut neutrale staat moest onthouden van de Marshall hulp en hulp van andere landen. In de volgende jaren kon de latere president Kekkonen langzamerhand meer welstand opbouwen dankzij de lucratieve handel met Rusland. Wel moest de regering op kousenvoeten opereren om confrontaties met Rusland te voorkomen. Het land moest zich tijdens de Koude Oorlog de functie van bufferzone van Rusland laten welgevalen. Pas na de val van het IJzeren Gordijn in 1989 kon Finland meer toenadering tot Europa zoeken, resulterend in het lidmaatschap van de Europese Unie. Deelname aan de NATO was een brug te ver, temeer daar Rusland ook Zweden die deelname had ontzegd. Toch heeft Finland zich met de recente geschiedenis in het achterhoofd met versterking van het militaire apparaat voorbereid op mogelijke acties vanuit Rusland.

De actuele situatie is gezien het gedrag van Poetin onvoorspelbaar. Vele Finnen slaan de ontwikkelingen dan ook met zorg gade.

Spoorwegen

De ontwikkeling van de spoorwegen (1862) kwam vergeleken met de landen in West-Europa laat op gang. Deze ontwikkeling werd vooral door Rusland gedomineerd, reden waarom daar breedspoor van 1524 mm standaard is. De in 1862 opgerichte staatsmaatschappij VR (Valtionsrautatiet) werd belast met de aanleg van de hoofdspoorwegen.

Nevenlijnen werden een zaak van particuliere ondernemingen. De nadruk lag op het vervoer van goederen, voornamelijk hout en delfstoffen. Voor Rusland was en is Finland van grote betekenis voor de doorvoer van goederen naar de havens aan de Botnische Golf.

In 1915 kwam de verbinding met Zweden over de Torneälven tussen Tornio en Haparanda tot stand. Indirect kreeg Rusland daarmee een strategische verbinding met West-Europa. Goederen moesten in Haparanda worden overgeladen op normaalsporig materieel. Kort na de Eerste Wereldoorlog zijn hier veel oorlogsslachtoffers overgebracht.

In de periode 1939-1945 kende men de spoorwegen een grote betekenis toe en werd het net uitgebreid. 400.000 oorlogsvluchtelingen moesten door en naar het gebied van Lapland worden vervoerd. Door de 'grenscorrecties' kwam Karelië weer onder Russisch bewind. Het Finse net raakte 1200 kilometer kwijt, waarover de noord-zuid verbinding liep. In 1966 konden de Finnen een nieuwe doorgaande lijn openen. Het herstel van de oorlogsschade strekte zich over een aanzienlijke periode uit. Het zal niet bevreemden dat de Finse staat hiervan beperkt kon profiteren; op grond van het vredesverdrag van 1944 moest Finland uiteindelijk in acht jaar 226 miljoen dollar aan Rusland voor het herstel bijdragen. Aan het eind van deze periode had de Finse industrie grote hoeveelheden spoorwagematerieel aan de Russen geleverd. Los van deze verplichtingen kon Finland tussen 1945 en 1985 het net herstellen en geleidelijk uitbreiden. In 1971 had het een omvang van 5873 kilometer; tien jaar later kwamen er 198 kilometer bij. De elektrificatie werd ter hand genomen; nog steeds komen lijnen onder de draad. In het verre noorden ontbreekt die nog op de lijn naar Kolari.

Finland in 2013, 2017, 2019 en 2021

We beginnen onze reis na de overtocht met de nachtboot uit Stockholm in Turku, waar we kennis maken met het



*Allegro naar St. Petersburg. Uuskylä;
4 augustus 2017.*

*Vertrek naar Rusland
van een lange
goederentrein in
Vanikkala;
5 augustus 2017.*

*Kolari, het noordelijkste
station in Finland.
De slaaptrein naar
Helsinki wacht op het
vertrek 's avonds;
18 juli 2013.*



Finse spoorwegmaterieel. Grote dubbeldeksrijtuigen getrokken door de breedspoorvariant van de Zwitserse Re 460 en enkele elektrische locs Sr 1, gedwongen winkelnerving uit Rusland om zonder hun bemoeienis de elektrificatie te kunnen uitvoeren. Onderweg naar Helsinki bezoeken we twee musea en enkele voorstadstations. De ring rond Helsinki, waar Stadler treinstellen een S-Bahnnet onderhouden is tij-

delijke spoorwegovergang bij Kellosoelka tussen Finland en Rusland bevindt zich aan de uitloper vanuit Kemijärvi. Sinds de Tweede Wereldoorlog is dat traject niet meer in gebruik en is na de modernisering van de aansluiting van de houtoverslag bij Kemijärvi van het overige net afgesloten. De reis eindigt in Kolari, waar we getuige zijn van de aankomst en afhandeling van de nachttrein uit Helsinki.

dens ons bezoek bijna gereed. In Helsinki treffen we voor het eerst de Allegrotreinen uit St. Petersburg en de nachttrein uit Moskou aan. De grensovergang naar Rusland bij Vanikkala trok natuurlijk onze aandacht. De 'echte' grens, oostelijk van het station, is niet toegankelijk. Noordwaarts reizend komen we langs de beide andere, alleen voor goederenvervoer geopende grensstations. We volgen de noord-zuidlijn via Kontiomäki naar Kemi ter hoogte van de Fins-Zweedse grens. Ten noorden daarvan splitsen de lijnen naar Kemijärvi en het meest noordelijk gelegen station Kolari.

De meest noor-



