

von Gadolin, Axel

Article — Digitized Version

Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik in Finnland

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: von Gadolin, Axel (1958) : Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik in Finnland, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 1, pp. 43-46

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132586>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik in Finnland

Dr. Axel v. Gadolin, Helsinki

Aus dem Gesichtswinkel internationaler Verkehrsbeziehungen könnte man die Verkehrslage Finnlands als relative Inselposition bezeichnen, wobei der Grad der Relativität von dem jeweiligen Verkehr mit Rußland bestimmt wird. Über die nördlichen Landesgrenzen wurde immer nur ein kleiner Grenzhandel mit Schweden und Norwegen betrieben, der statistisch nicht ins Gewicht fällt. Dagegen war der Verkehr mit Rußland großen Veränderungen unterworfen, und zwar sowohl hinsichtlich seines Umfangs als auch hinsichtlich der Verteilung auf Land- und Seetransporte. Im letzten Jahrzehnt vor dem ersten Weltkrieg stellte sich der normale Anteil des Handels zwischen dem alten Großfürstentum und Rußland auf rd. 30% am Gesamthandel, während der prozentuale Anteil des Personenverkehrs noch höher lag. In den Zwischenkriegsjahren war der Warenhandel zwischen den beiden Ländern auf 1—2% des Gesamthandels herabgesunken, während der Personenverkehr praktisch unterbunden war. Gegenwärtig nähert sich der Handel zwischen Finnland und Rußland wieder der 30%-Quote, und auch der Personenverkehr ist stark im Steigen begriffen.

Trotz der Zunahme des Rußlandverkehrs wird jedoch auch für die Zukunft der überwiegende Teil des finnischen Güter- und Personenverkehrs mit dem Ausland vom Schiff bewältigt werden. Insofern bleibt das Schiff im internationalen Verkehr Finnlands wichtigstes Verkehrsmittel. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Feststellung wird klar, wenn man bedenkt, daß fast ein Viertel der finnischen Güterproduktion exportiert wird. Die Häfen stellen das Bindeglied zwischen diesem internationalen Verkehr und dem Binnenverkehr des Landes, der sich auf Eisenbahnen, Straßen- und Wasserwegen abspielt, dar. Im Rahmen des Binnenverkehrs spielt die Küstenschiffahrt eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle. Seit dem Ausfall des Saima-Kanals besteht — abgesehen von der im Rückgang befindlichen Holzflößerei — keine eigentliche Verbindung mehr zwischen den großen Binnenseen und dem Meer.

EISENBAHNWESEN

Bei einer Gesamtfläche von 337 000 qkm verfügt Finnland nur über ein Eisenbahnnetz von 5000 km, das sich ganz in staatlichem Besitz befindet. Der durch die Abtretung Kareliens eingetretene Verlust von 1000 km Eisenbahnstrecke konnte weitgehend durch Neubauten in Westfinnland wettgemacht werden. Die Grundstruktur des grobmaschigen Netzes wurde bereits in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts unter Berücksichtigung russischer Gesichtspunkte, die besonders militärpolitischer Natur waren, gelegt. In ziemlicher Entfernung von der Südküste wurde in West-Ost-Richtung eine südliche Magistrale

errichtet, die die Hafenstädte Turku, Helsinki und Viipuri über den Knotenpunkt Riihimäki mit St. Petersburg verband. Von dieser Südstrecke führen drei Parallellinien in nördliche Richtung, von denen die westlichste in beträchtlicher Entfernung von der Bott-nischen Küste verläuft.

In den folgenden 50 Jahren wurden nur zwei nördliche Querverbindungen zwischen diesen Parallelbahnen errichtet. Außerdem entstanden eine Reihe kürzerer Verbindungsbahnen nach den verschiedenen Küstenstädten. Nur im Umkreis von Viipuri entstand ein engeres Netz. Durch diese Verkehrsballung um Viipuri verlor Finnland durch die Abtretung Kareliens 20% seines Gesamtnetzes. Schließlich mußte sich Finnland im Moskauer Frieden 1940 verpflichten, eine Verbindungsbahn zwischen Rovaniemi und der Murmansk-Bahn zu bauen. Rovaniemi, die Hauptstadt Lapplands, und später das nördlicher gelegene Kemijärvi waren Endpunkt der am weitesten nach Norden führenden finnischen Westbahn.

Obwohl Finnland von Anfang an sein Eisenbahnnetz in der russischen Breitspur ausgebaut hatte, wurde die Nawa-Brücke, die das russische Netz faktisch mit dem finnischen Netz verbindet, erst im Jahre 1915 gebaut, also zwei Jahre, bevor der Verkehr mit Rußland auf über 20 Jahre unterbrochen werden sollte. Außer der nördlichen Verbindung mit der Murmansk-Bahn soll auch eine Verbindung nördlich des Ladogasees über die abgetretene Stadt Sordavala (jetzt Serdopol) bestehen. Der Verkehr auf diesen beiden nördlichen Strecken ist unbedeutend, während die Warentransporte über Viipuri nach Leningrad seit Aufnahme der Reparationslieferungen einen großen Umfang angenommen haben.

Der Ausbau der Eisenbahn ist durch verschiedene verkehrspolitische Konzeptionen beeinflusst worden. Noch bis in das zweite Drittel des vorigen Jahrhunderts schwebte der Regierung vor, die Verkehrsprobleme durch den Ausbau der Binnenschiffahrt zu lösen. So wurde auch der Bau des Saima-Kanals, der die Wiborger Bucht mit dem großen ostfinnischen Seengebiet verbindet, bereits 1856 beendet. Andererseits konnte der Ladogasee bequem durch die breite Nawa erreicht werden. Daneben wurde auch hier eine nördliche Kanalverbindung durch den südlichen Teil des Wuoksi-Flusses geplant. Erst allmählich erlangten die Eisenbahnen, die von Anfang an ein staatliches Unternehmen waren, das Übergewicht. Aber noch in den dreißiger Jahren ergriff man Maßnahmen, auch Ostseeschiffen bis zu 2000 BRT die Durchfahrt durch den Saima-Kanal zu ermöglichen.

Der schlechte Straßenzustand und die riesigen Entfernungen haben der Eisenbahn gegenüber dem Straßenverkehr im Überlandverkehr bis in die dreißiger

Jahre eine monopolartige Stellung verschafft, obwohl in Finnland ein recht gut organisiertes Netz von Gasthöfen und Pferdestationen bestand. Bei der Weitmaschigkeit des Eisenbahnnetzes konnte sich dieses System bis nach dem ersten Weltkrieg erhalten. Eine Konkurrenz des Kraftwagenverkehrs, besonders in der Personenbeförderung, machte sich für die Eisenbahn erst nach 1935 geltend, obwohl auch bis dahin sehr wenig für den Ausbau der alten Sandwege getan worden war. Die monopolistische Stellung der Eisenbahn hat sich insofern nachteilig ausgewirkt, als ihr ganzer Verkehrsapparat schon vor dem letzten Kriege veraltet war. Der Verschleiß während der Kriegsjahre hat die Lage nicht verbessert, zumal es die bürokratische Verwaltungsform seit jeher an der notwendigen Planung und Voraussicht hatte fehlen lassen.

Von der Eisenbahn werden jährlich etwa 20 Mill. t Güter befördert. Ihre Verkehrsleistung im Gütertransport stellt sich auf rd. 4 Mrd. tkm. Mehr als die Hälfte des Transportvolumens entfällt auf Holz und auf Papier. Bei durchschnittlich 40 Mill. Reisen erbrachte der Personenverkehr eine Leistung von 2,5 Mrd. Personenkilometern. Die Staatsbahn beschäftigt 40 000 Angestellte. Von dem Gesamtnetz sind nur etwa 300 km doppelgleisig. Der Oberbau ist überaltert und kann nur in langsamem Tempo erneuert werden. Obwohl die Investitionen den Eisenbahnetat nicht belasten, arbeiten die Eisenbahnen mit Verlust. Die nördlichen Strecken haben einen zu schwachen Unterbau, so daß man nur auf kurzen Strecken mit schweren Lokomotiven fahren kann. Man ist deshalb genötigt, die häufig recht langen Transportstrecken mit vielen kurzen und leichten Güterzügen zu befahren, was den Transport von Massengütern erheblich verteuert.

Gewichtsmäßig bewältigen die Eisenbahnen noch 70% des Güterverkehrs, wertmäßig hat sich der Straßentransport durchgesetzt, da auf der Schiene in der Hauptsache die billigen Massengüter befördert werden. 70% des Personenverkehrs hat die Eisenbahn bereits an den Kraftwagenverkehr verloren. Die Eisenbahn hält sich eigentlich nur noch, weil durch den äußerst schlechten Straßenzustand der Kraftwagenverschleiß in Finnland doppelt so hoch ist wie in anderen Ländern. Durch eine geeignete Investitionspolitik könnte die finnische Eisenbahn ohne Zweifel erfolgreich reorganisiert werden. Diese Bestrebungen werden aber dadurch vereitelt, daß bereits der Güterverkehr subventioniert wird und bei den ohnehin zerrütteten Staatsfinanzen genügend hohe Investitionen nicht aufgebracht werden können. Da währungspolitisch die längst fällige Abwertung nicht durchgeführt wird, ist ausländisches Kapital nicht zu erhalten.

Selbst wenn ein direkter Anschluß an das europäische Eisenbahnnetz möglich wäre, wie Schweden und Norwegen ihn über die Eisenbahnfähren besitzen, so würde doch die abweichende Spurweite ein großes Hindernis bedeuten. Die Annexion Estlands durch die Sowjetunion verhinderte die geplante Fährverbindung mit Reval. Eine Brücke über den Torne-Fluß in Lappland ermöglicht den Anschluß an das schwedische

Eisenbahnnetz. Die Umschlagbahnhöfe Torneå und Haparanda sind durch Gleise beider Spurweiten miteinander verbunden.

Von den etwa 1000 Lokomotiven Finnlands sind 80% veraltete Dampflokomotiven, auch die etwa 30 000 Güterwagen sind überaltert. Zu den rd. 2000 Personenwagen gehören nur 20 moderne Schlafwagen. Einige moderne Triebwagen sind auf den südlichen Strecken eingesetzt, aber auch hier machen sich die organisatorischen Mängel bemerkbar. Die neuen Alweg-Bahnen könnten Finnland eine Möglichkeit bieten, seine Verkehrsprobleme zu lösen. Sie scheinen jedoch gegenwärtig nicht zur Diskussion zu stehen.

STRASSENVERKEHR

Die finnischen Behörden befinden sich in dem Dilemma, daß jeder Ausbau des Straßennetzes die Konkurrenzfähigkeit der staatlichen Eisenbahn auf wirtschaftlich lohnenden Gebieten weiter herabsetzt. Deshalb wird die Entwicklung des Kraftfahrwesens durch Einfuhrerschwerungen und übermäßige Besteuerung behindert. Trotz Einfuhrzöllen, die 100% des Kaufpreises betragen, und Lizenzzwang wächst der Kraftwagenverkehr ständig. Die Regierung selber verfügt über einen großen Wagenpark. Leider mußte sich Finnland in seinen Handelsverträgen dazu verpflichten, seine Kraftwagen aus dem Ostblock zu beziehen.

Im Jahre 1939 betrug die Gesamtzahl der in Finnland registrierten Kraftfahrzeuge rd. 54 000, wovon rd. 30 000 Personenkraftwagen waren. Erst 1949/50 wurden diese Zahlen wieder erreicht. Gegenwärtig wird die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge auf 171 000 geschätzt, davon sind 110 000 Personenwagen, 56 000 Lastkraftwagen und 5 000 Omnibusse. Noch im Jahre 1952 kamen 94% der eingeführten Kraftfahrzeuge aus dem Westen, im Jahre 1956 waren es noch 44%. In Zukunft wird der westliche Anteil an der finnischen Einfuhr von Kraftfahrzeugen schnell sinken, wenn das dirigistische Handelssystem bestehenbleibt. Nach statistischen Erhebungen sind gegenwärtig 36% der Lastkraftwagen, 34% der Lieferwagen, 25% der Personenwagen und 50% der Omnibusse über sieben Jahre alt. Dabei darf nicht vergessen werden, daß Klima und Straßenzustand die Lebensdauer eines Kraftfahrzeuges in Finnland um die Hälfte verkürzen. Der Prozentsatz an Kriegs- oder Vorkriegswagen beträgt bei Personenkraftwagen 17%, bei Lastkraftwagen 20%, bei Lieferwagen 22% und bei Omnibussen 23%. Diese Zahlen geben ein klares Bild von dem großen Einfuhrbedarf auf diesem Sektor.

Das Straßennetz Finnlands hat die beachtliche Gesamtlänge von 63 000 km, davon sind aber nur etwa 300 km, hauptsächlich in der unmittelbaren Nähe größerer Städte, asphaltiert. Sonst handelt es sich um die im Osten üblichen Sand- und Lehmstraßen, die eigentlich nur für Pferdefuhrwerke geeignet sind und die jedes Jahr monatelang infolge der Frost- und Wasserschäden fast unbrauchbar sind. Der Verkehr schwerer Fahrzeuge verursacht tiefe Schlaglöcher. Im Sommer versucht man, die Staubbildung durch Sprühen einer Lauge, die aber die Metallteile der Kraftfahrzeuge angreift, zu bekämpfen. Im Winter

können jedoch die Straßen durch Einsatz von Schneepflügen gut befahrbar gehalten werden. In den letzten Jahren versuchte man, dieses Netz von Sand- und Lehmstraßen durch den Bau neuer und die Begradigung und Verbreiterung alter Straßen zu verbessern. Jetzt plant Finnland den Ausbau eines modernen Straßennetzes. An den Ausfallstraßen der größeren Städte wird bereits gearbeitet. Kürzere Strecken werden seit dem Jahre 1956 sogar asphaltiert. Die dafür erforderlichen Darlehen werden von den Interessenten, den Kraftfahrzeughaltern, gezeichnet. Der finnische Kraftfahrzeugbesitzer hat erdrückende Lasten zu tragen. Die Kraftfahrzeugsteuern allein decken weit über 100% aller Straßenbau- und Unterhaltungskosten. Daneben werden den privaten Kraftfahrzeughaltern vom Staat noch weitere finanzielle Lasten aufgebürdet. So wurde es ihnen z. B. im Juli 1957 zur Pflicht gemacht, binnen drei Wochen eine Sondersteuer von 200% der gewöhnlichen Verkehrssteuer zu zahlen, um dem Staat in einer finanziellen Notlage zu helfen. Als Begründung wurde angegeben, daß das der schnellste Weg sei, der leeren Staatskasse Barmittel zuzuführen. Um diese Maßnahme durchzusetzen, hatte die Polizei Anweisung, alle Wagen aus dem Verkehr zu ziehen, deren Besitzer diese Sondersteuer nicht innerhalb der gestellten Frist bezahlt hatten, selbst wenn die gesetzliche Jahressteuer bereits abgeführt worden war.

Die zentrale Organisation finnischer Kraftfahrzeugbesitzer errechnete, daß die Kraftfahrzeughalter 1957 rund 25 Mrd. Fmk Steuern für ihre Wagen zahlen mußten. Hiervon sollen 5 Mrd. Fmk für den Straßenunterhalt und 20 Mrd. Fmk für den Ausbau des Straßennetzes verwendet werden. Bei der finanziellen Notlage des Staates sind diese Angaben aber unzuverlässig. Ohne ausländisches Kapital dürfte das Straßenbauprogramm nicht durchführbar sein. Allenfalls könnte während der nächsten zwanzig Jahre der Straßenzustand im südlichen, dichtbevölkerten Teil des Landes verbessert werden. Eine weitere Möglichkeit läge in der Beteiligung von Exportfirmen am Autobahnbau, die zweifellos bei freiem Außenhandel am Ausbau neuer Transportwege für die Produkte der Holzveredelungsindustrie, die früher auf dem Saima-Kanal befördert wurden, interessiert wären.

BINNENSCHIFFFAHRT

Die flößbaren Gewässer spielen für die Holzwirtschaft Finnlands immer noch eine große, wenn auch in ihrer Bedeutung zurückgehende Rolle. Sie haben gegenwärtig eine Gesamtlänge von rd. 16 000 km. Zehntausende von Rundholzflößen werden jährlich über die finnischen Binnenseen transportiert. Diese Beförderungsart bringt aber eine Reihe von Nachteilen wie Sink- und Zeitverluste sowie Umladekosten mit sich, da die drei großen mittelfinnischen Seensysteme nicht miteinander in Verbindung stehen und der Saima-Kanal, der das größte dieser Seensysteme mit der Finnischen Meeresbucht verband, unterbrochen ist. Außerdem wird die Flößerei durch die Vereisung im Winter unterbrochen. Der bedeutende Prahm- und Dampfschiffsverkehr wird immer mehr durch

die Straße entlastet. Der ursprüngliche Plan, für Ostseeschiffe mit größerer Tonnage einen Zugang zum Saima-See zu schaffen, ist aufgegeben worden, selbst wenn die Sowjets den Kanal zurückgeben sollten.

Selbstverständlich wird immer ein bedeutender Schiffsverkehr, besonders für Touristen, bestehenbleiben. Man darf nicht vergessen, daß die Hauptseen der vier großen finnischen Seensysteme um ein Vielfaches größer sind als der Bodensee.

SEESCHIFFFAHRT

Zum verlorenen Saima-Kanal gehört der heute in sowjetischem Besitz befindliche Umschlaghafen Uuras bei Viipuri, der vor dem Kriege größte Holzexporthafen Europas, der heute völlig stillliegt. Binnenschiffahrt und Seehäfen sind durch Eisenbahnlinien und Straßen miteinander verbunden. Der einzige eisfreie Hafen Finnlands — Petsamo — liegt am Eismeer und mußte mit der ganzen Eismeerküste an die Sowjetunion abgetreten werden. Der Außenhandel Finnlands konzentriert sich auf die wichtigsten südfinnischen Häfen, die mit Eisbrechern praktisch das ganze Jahr über offengehalten werden. Im Hafen der Hauptstadt Helsinki werden rd. 35% der Einfuhren umgeschlagen, während etwa 25% des Exports über den Hafen Kotka gehen. Im Jahre 1955 — als der Außenhandel weit ausgeglichener war als im Jahre 1956 — wurden in Kotka 2,8 Mill. t umgeschlagen, in Helsinki dagegen 2,6 Mill. t. Im dritten der großen Seehäfen Finnlands, Turku, wurden in derselben Zeit 1,5 Mill. t umgeschlagen. Als Einfuhrhafen steht Turku mit rd. 20% der Gesamteinfuhr an zweiter Stelle.

An der Südküste sind noch die Häfen Hanko und Hamina zu nennen. Hanko ist als vorzüglicher Winterhafen eine Art Reservehafen für die Hauptstadt. Sein Umschlag steigt im Verhältnis zur Strenge des Winters. Hamina ist der östlichste der an der Südküste Finnlands gelegenen Häfen, und ein großer Teil der früher über Viipuri geleiteten Exportgüter wird jetzt hier umgeschlagen. Eine geplante, den Saima-See mit dem Finnischen Meerbusen verbindende Autobahn, die den verlorenen Kanal ersetzen soll, wird hier enden. An der Westküste Finnlands dient noch Mäntyluoto als Winterhafen, während weiter nördlich noch Vaasa und Oulu (Uleåborg) zu erwähnen sind. Als Umschlaghafen für exportiertes Erz hält Oulu mengenmäßig den fünften Platz unter den finnischen Häfen. Eine Sonderstellung nimmt die Hauptstadt der Ålandsinseln, Mariehamn, ein, die an der Dampferlinie Turku — Stockholm liegt und täglich angelaufen wird. Diese Linie wird seit Jahrzehnten von einem Konsortium einer schwedischen und zweier finnischer Reedereien betrieben und ist die bedeutendste internationale Verbindung Finnlands. Ihre Schiffe verkehren nachts und stellen den Anschluß an die internationalen Züge in Stockholm her. Die überwiegende Mehrheit der Auslandsreisenden in beiden Richtungen wählt diese Verbindung. Der jahrzehntealte Plan einer Eisenbahnfähre ist fallengelassen worden. Jedoch diskutiert man seit 20 Jahren den Einsatz von Kraftfahrzeugfähren. Die drei finnischen Großhäfen Helsinki, Turku und Kotka sind modern aus-

gerüstet. Die mittlere Liegezeit für Schiffe von rd. 1000—1500 NRT, die etwa 2000—4000 t Ware laden können, beträgt rd. 4 Tage, im Winter 1—2 Tage mehr. Die Oltanker nehmen selbstverständlich eine Sonderstellung ein. Im Jahre 1956 wurden in Finnland 1,6 Mill. t Öl importiert, davon zwei Drittel auf eigenen Schiffen. Eine Jahreseinfuhr von 2 Mill. t wird heute als normal betrachtet. Die zu knappe finnische Tankertonnage beträgt gegenwärtig 134 000 Tonnen. Die Gesamttonnage der finnischen Handelsflotte beträgt rd. 760 000 BRT und wächst nach Ansicht des finnischen Reedereivereins viel zu langsam, zumal das mittlere Alter je t Schiffsraum rd. 25 Jahre beträgt. Infolge der besonderen handelspolitischen Lage steht die Kapazität der finnischen Werften hauptsächlich der Sowjetunion zur Verfügung. Die finnischen Reeder sind der internationalen Konkurrenz gegenüber benachteiligt, da sie gesetzlich gezwungen sind, ihre Erlöse aus dem internationalen Frachtverkehr zum amtlichen Kurs einzuwechseln. Neben dieser Belastung sind noch hohe Soziallasten zu tragen. Die finnische Handelsflotte besteht aus 283 Dampfschiffen mit einer Gesamttonnage von 411 000 BRT und aus 177 Motorschiffen mit insgesamt 341 000 BRT. Die früher so berühmte åländische Segelflotte, die sich bis in den Krieg hinein erhielt, existiert nicht mehr. Einen immer größer werdenden Anteil am gesamten zur Verfügung stehenden Schiffsraum stellen die Motorschiffe. Auch eine starke Spezialisierung ist zu beobachten, obgleich Schiffsraum für Stückgüter noch immer am meisten benötigt wird. Die notwendige Verstärkung der Schiffe gegen Eisgang ist eine weitere Belastung für den finnischen Schiffbau.

Im Rahmen des finnischen Außenhandels wurden in den letzten Vorkriegsjahren etwa 10 Mill. t Güter jährlich per Schiff befördert. Erst 1950 wurde diese Zahl wieder erreicht. Hierbei darf aber nicht vergessen werden, daß in den Vorkriegsjahren fast der gesamte Außenhandel über den Seeweg ging. Jetzt wird von der gesamten auf dem Seewege beförderten Gütermenge etwa die Hälfte auf finnischen Schiffen transportiert. Die Tendenz zur Wiederbelebung der Seefahrt mit kleinen Schiffen, sog. Küstenschiffen, führte dazu, daß der Anteil dieser Schiffe am Gesamtverkehr gewichtsmäßig von 9% im Jahre 1950 auf 14% im Jahre 1956 angewachsen ist. Diese Küstenschiffe sind fast ausschließlich in deutschem oder holländischem Besitz, da Finnland weiterhin den Bau größerer Schiffseinheiten anstrebt. Deutsche und schwedische Schiffe spielen die führende Rolle als Transportmittel im finnischen Außenhandel. Da die sog. Seattle-Konvention nicht für Küstenschiffe bis zu 500 BRT gilt und die ausländischen Schiffe auch nicht den strengen finnischen Arbeitsbedingungen unterliegen, sind sie im Wettbewerb stark begünstigt.

Man sollte annehmen, daß die Auslieferung fast der gesamten finnischen Handelsflotte nach der Nieder-

lage keine Vorkriegsschiffe übriggelassen hätte. Das trifft aber deshalb nicht zu, weil der Ersatz hauptsächlich durch den Ankauf billiger alter Schiffe aus dem Ausland beschafft wurde. Nur die Wiederherstellung eines freieren Handels kann zu einer wirklichen Erholung der finnischen Seeschifffahrt führen. Auf den Weltmeeren ist die finnische Flagge noch immer eine Seltenheit, wenn auch einige Tanker für Rotchina fahren. Die Masse der finnischen Handelsflotte befährt die Ost- und die Nordsee, wo die führende Linienreederei FAA gut bekannt ist.

LUFTVERKEHR

In wirtschaftlich weniger entwickelten Ländern setzt sich das Modernste oft am schnellsten durch. Das gilt auch für den finnischen Luftverkehr der Nachkriegszeit, der einen geradezu sprunghaften Aufstieg nahm. Helsinki und Turku besitzen moderne Großflugplätze und die größeren Städte Flugplätze für den Binnenverkehr. Führend ist die „Flug AG. Aero“, die sich zu 75% in staatlichem Besitz befindet und im internationalen Verkehr als „Finnair“ bekannt ist.

Diese Gesellschaft, die über zehn Flugzeuge vom Typ DC 3 und über sechs Convairs verfügt, beflog 1956 im Linienverkehr 7,5 Mill. km und beförderte 333 000 Passagiere. Da auch viele ausländische Gesellschaften Helsinki anfliegen, ist jetzt schon das Flugzeug das Hauptverkehrsmittel für den Personenverkehr mit dem Ausland. Das gilt auch für den Postverkehr. Vierzehn finnische Städte sind an das Flugverkehrsnetz angeschlossen. Die lebhaft beflogene Fluglinie Helsinki — Stockholm mit einer Flugdauer von einer reichlichen Stunde ist die Hauptverbindung zum Ausland. Die Fluglinie Helsinki — Kopenhagen ist die zweitwichtigste Luftverbindung. Finnische Maschinen fliegen bis Paris, und die Finnair erhielt als erste ausländische Gesellschaft die Lizenz für die Strecke Helsinki — Moskau, die seit dem Frühjahr 1956 beflogen wird. Im Binnenflugverkehr gelten stark verbilligte Tarife, und er erfreut sich in dem sonst verkehrsschwachen Land großer Popularität. Die zweitgrößte Luftverkehrsgesellschaft, die „Flug AG. Karhumäki“, international als „Kar-Air“ bekannt, befliegt Strecken im Inland, dient dem finnisch-schwedischen Verkehr und veranstaltet besonders internationale Gruppenreisen und Flüge rund um das Mittelmeer. Sonst beteiligen sich im Finnlandverkehr in erster Linie skandinavische, amerikanische und sowjetische Fluggesellschaften. Die vor dem Kriege bewährte Kontinentallinie über Reval wird aus politischen Gründen nicht mehr beflogen. Während vor dem Kriege täglich mehrere Flugzeuge und Schiffe zwischen Helsinki und Reval verkehrten — die Flugdauer betrug damals knapp 20 Minuten —, ist bis jetzt jede Verkehrsverbindung zwischen diesen beiden Nachbarstädten untersagt. Dasselbe Schicksal traf die Vorkriegsline Helsinki — Riga. Dafür gibt es täglich etwa 10 Flugverbindungen mit Stockholm.

Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährl. DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,— oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, oder durch den Buchhandel