



4. Snellman-
Seminar

Zur Neuorientierung der finnisch-deutschen Beziehungen nach 1945

– Wirtschaft und Handel –

Zur Neuorientierung
der finnisch-deutschen Beziehungen
nach 1945

Beiträge von Teilnehmern
des finnisch-deutschen Seminars
– 4. Snellman-Seminar –
5. 3. – 9. 3. 1997
in Haus Rissen/Hamburg

**Zur Neuorientierung
der finnisch-deutschen Beziehungen
nach 1945**

Wirtschaft und Handel

Veranstalter:

STIFTUNG ZUR FÖRDERUNG DEUTSCHER KULTUR
Helsinki

ALFRED TOEPFER STIFTUNG F. V. S.
Hamburg

Saksalaisen kulttuurin edistämissäätiön julkaisuja; 8
Skrifter utgivna av Stiftelsen för främjande av tysk kultur; 8
Veröffentlichungen der Stiftung zur Förderung deutscher Kultur; 8

Helsinki
1998

ISSN: 11237-7422

© Herausgeber: STIFTUNG ZUR FÖRDERUNG
DEUTSCHER KULTUR/Helsinki
ALFRED TOEPFER STIFTUNG F.V.S./Hamburg

Redaktion: Waltraud Bastman-Bühner (Gesamtkonzeption)
Hannes Saarinen

Satz und Druck: Todt-Druck GmbH, D-78048 Villingen-Schwenningen

Exemplare können angefordert werden bei:
Stiftung zur Förderung deutscher Kultur
Munkkiniemen Puistotie 18 B/47
FIN-00330 HELSINKI
E-mail: pub@aue.pp.fi, Fax: Int. + 358 9 485787

Inhalt

VORWORT	7
----------------------	---

Peter Bazing

Zur Eröffnung des 4. Snellman-Seminars	9
--	---

DIE POLITISCHE AUSGANGSPOSITION

Hannes Saarinen

Deutschland und Finnland im Jahr 1945	13
---	----

Dörte Putensen

Die Wiederaufnahme der deutsch-finnischen Beziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg	17
---	----

TRANSPORTPROBLEM ALS RAHMENBEDINGUNG

Hans Böhme

Strukturen und Perspektiven des Ostseeverkehrs seit 1945	27
--	----

Claus-Achim Eschke

Schiffahrt tut not – Schiffstransporte ohne Alternative	35
---	----

NEUBEGINN VON UNTERNEHMENSTÄTIGKEIT IM DEUTSCH-FINNISCHEN WIRTSCHAFTSGEFLECHT Erinnerungen und Erfahrungsberichte

Erik von Knorre

Der reale Wiederbeginn – Überblick über die deutsch-finnischen Wirtschaftsaktivitäten bis zum Wirksamwerden der deutschen Teilung	57
--	----

Hans E. Selle

Der Wiederbeginn der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Finnland – Am Beispiel von Bayer	67
--	----

Eric Bargum

Erinnerungen	75
--------------------	----

DER HANDEL MIT ZWEI DEUTSCHEN STAATEN

Manfred Menger

Zu den Handelsbeziehungen zwischen der DDR und Finnland in den fünfziger und sechziger Jahren	83
--	----

Bernd Fischer

Magnet Wirtschaftswunderland? – Die entstehende Bundesrepublik – Großabnehmer oder Großlieferant?	93
--	----

DER DEUTSCH-FINNISCHE HANDEL IN DER POLITISCHEN DISKUSSION BEIDER LÄNDER

Tapani Paavonen

Die Stellung Deutschlands im finnischen Außenhandel
und in der finnischen Handelspolitik 1949–1961 109

Erkki Teräväinen

Das Bild der finnischen Wirtschaft in den Jahren 1956–1962 121

EINZELPROBLEME UND AUSBLICK

Tilman Jentzsch

Die Personalpolitik deutscher Tochtergesellschaften in Finnland 133

Peter A. Fischer/Marc Suhrcke

Die finnisch-deutschen Beziehungen in einem sich integrierenden Europa 145

ANHANG

Überblick über das 3. Snellman-Seminar 171

Johan Vilhelm Snellman

Finnischer Nationalphilosoph und Staatsmann. 173

Vorwort

Zum Thema *Neuorientierung der finnisch-deutschen Beziehungen nach 1945* luden die Stiftung zur Förderung deutscher Kultur/Helsinki (Aue-Stiftung) und die Alfred Toepfer Stiftung F.V. S. zu Hamburg Wissenschaftler und Sachverständige zu den Seminaren 3 (1995) und 4 (1997) ein und setzten damit die mit der finnisch-deutschen Snellman-Seminar-Reihe begonnene Zusammenarbeit fort. Während sich das 3. Snellman-Seminar auf *Politik und Geschichte* (s. Anhang Seite 171) bezog, behandelte das 4. *Wirtschaft und Handel*. Beide Seminare fanden im Haus Rissen, dem Institut für Politik und Wirtschaft, in Hamburg statt.

Wirtschaft und Handel 5. – 9. 3. 1997

Mit dem vorliegenden Band werden die Referate des 4. Snellman-Seminars veröffentlicht. Ebenso wie beim Thema *Politik und Geschichte* zeigte sich auch hier bereits bei der Planung dieses Seminars, daß die Erforschung der finnisch-deutschen Beziehungen in der Zeit nach 1945 erst vor ihrem Beginn steht und noch nicht auf umfangreiche Forschungsergebnisse zurückgegriffen werden kann. Die Öffnung der Archive verspricht ein weites Terrain für größere wissenschaftliche Untersuchungen, die – entsprechend ausgewertet – die finnisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen unterstützen und durch die Kenntnis ihrer geschichtlichen Entwicklung und Besonderheiten bereichern können. Nach Meinung der Veranstalter stellt dies für finnische und deutsche Forscher eine gleichermaßen interessante Herausforderung dar, zumal Deutschland seit langem Finnlands wichtigster Handelspartner ist.

Ein Auftrag dieses Seminars bestand darin, Zeitzeugen und junge Forschende zusammenzuführen, dem voll Rechnung getragen werden konnte. So haben die Herren *Eric Bargum, Friedrich Russegger und Erik von Knorre* als „Männer der ersten Stunde“ mehrfach mit eindrucksvollen Kommentaren und Schilderungen die Situation nach Kriegsende und den anschließenden Wiederaufbau der Handelsbeziehungen veranschaulicht. Das Seminar wurde unter der bewährten Regie von *Botschafter Peter Bazing* geführt, für die wissenschaftliche Planung zeichnete *Prof. Dr. Hannes Saarinen/Helsinki* verantwortlich, tatkräftig unterstützt von *Dr. Robert Schweitzer/Lübeck*.

Die Diskussionen zu den jeweiligen Beiträgen hier wiederzugeben, würde den Rahmen dieser Publikation sprengen. Sie waren aber wesentlicher Bestandteil des Seminars, haben diesem über die Themen hinausgehende Perspektiven verliehen und sollen hier nicht unerwähnt bleiben.

Wir danken auf das herzlichste allen Teilnehmern, vor allem aber der Alfred Toepfer Stiftung F.V.S. zu Hamburg, die mit dem hervorragenden Arrangement im Haus Rissen in Hamburg eine angenehme Tagungsatmosphäre schuf und damit wesentlich zum Gelingen des Seminars beitrug.

Nicht zuletzt geht ein sehr herzlicher Dank der Veranstalter und Teilnehmer an Frau *Konsulin Anneli Koch* vom Finnischen Generalkonsulat in Hamburg für die Aufmerksamkeit, die sie dem Seminar widmete und für einen anregenden, Gaumen und Sinne verwöhnenden Abend in ihrem schönen Heim.

Helsinki, im Juni 1998
Waltraud Bastman-Bühner
Stiftung zur Förderung deutscher Kultur

Zur Eröffnung des 4. Snellman- Seminars

Peter Bazing

Botschafter a. D., geb. 1930 in Stuttgart. Jura-Studium in Mainz und Freiburg/Brsg. 1955 Eintritt i. d. Auswärtigen Dienst der Bundesrepublik Deutschland, 1957–1969 auf Posten in Athen, Zürich, Alexandria, Lomé/Togo, Den Haag, 1969/70 Stv. Sprecher d. Ausw. Amtes Bonn, 1971–77 Referatsleiter, 1977–82 Gesandter (Leiter d. Pol. Abtlg.) a. d. Botschaft in Washington, 1982–89 Stv. Leiter Planungsstab, Leiter d. Unterabtlg. Vereinte Nationen in Bonn, 1989–95 Botschafter in Finnland.



Wenn eine so kompetent besetzte Veranstaltung schon die Nummer Vier trägt, also die vierte in einer Reihe ist, darf man, so meine ich, durchaus schon von einer guten und anspruchsvollen Tradition sprechen, die sich hier entwickelt. In keinem anderen Gremium werden nach meiner Kenntnis die finnisch-deutschen Beziehungen in ihren verschiedenen historischen und aktuellen Aspekten ähnlich intensiver sachkundiger Betrachtung unterzogen wie in den Snellman-Seminaren.

Finnland und Deutschland sind als Partner in der Europäischen Union eng verbunden. Beide Länder tragen gemeinsam mit den anderen EU-Mitgliedsstaaten Verantwortung für die Gestaltung der Zukunft unseres Kontinents. Im Hinblick auf diese Verantwortung, die wir miteinander teilen, ist es wichtiger denn je, ein klares und zutreffendes Bild des vielfältigen Erbes und der geschichtlichen Entwicklungen zu gewinnen, auf denen sich die deutsch-finnische Partnerschaft aufbaut. Während meiner Tätigkeit in Finnland hat mich immer wieder die Erkenntnis stark berührt, wie vielfältig doch die durch lange Zeiten hindurch gewachsene Substanz finnisch-deutscher Begegnungen ist und wie wenig davon der heutigen Generation in beiden Ländern bewußt ist.

Die bisherigen Snellman-Seminare haben, jedes mit einem anderen thematischen Schwerpunkt, so manchen Schatz gehoben und ans Licht gebracht. Unser heute beginnendes Seminar trägt erneut etwas zu dieser wichtigen Arbeit bei. In Fortsetzung der Linie, die mit dem dritten Snellman-Seminar begonnen wurde, wollen wir uns auch diesmal wieder ein Stück des Neubeginns in den bilateralen Beziehungen nach 1945 vergegenwärtigen. Im Herbst 1995 waren es Wiederanknüpfungen in Politik und Geschichte, die Gegenstand der Betrachtungen waren; jetzt widmen wir uns der Wirtschaft und dem Handel zwischen den beiden Ländern nach 1945. Wir werden in diesen Tagen also einer Entwicklung nachspüren, in deren Verlauf Finnland und Deutschland nach der Katastrophe des 2. Weltkriegs sich schrittweise – gemeinsam tastend – allmählich wieder Bereiche erschlossen, in denen sie nutzbringend miteinander verkehren konnten. Finnland und Deutschland fanden bei aller Verschiedenheit ihres jeweiligen Nachkriegsschicksals doch Mittel und Wege, die Kontakte miteinander wieder aufzubauen und dabei ihre wirtschaftlichen Interessen zu fördern. Es war die Wirtschaft, die auch in den kältesten Jahren des Kalten Krieges dafür sorgte, daß man Verbindung miteinander hielt und für beide Seiten Positives zustandebrachte. Als es zwischen dem geteilten Deutschland und dem eine Neutralitätspolitik verfolgenden Finnland volle diplomatische Beziehungen noch nicht geben konnte, lag die Pflege der Verbindung in den Händen von offiziellen Handelsvertretungen – ein Hinweis darauf, daß die Wirtschaft im weitesten Sinn in je-

nen schwierigen Jahren den Weg aus der Vergangenheit in die Gegenwart und Zukunft wies. Die Zeit nach 1945 gehört hinsichtlich des Verhältnisses zwischen unseren beiden Ländern, wie uns allen sehr bewußt ist, zu den diffizilsten Perioden in unserer beiderseitigen Geschichte. Gerade deshalb ist es von besonderer Bedeutung, jene Jahre nicht einfach klischeehaft, sondern möglichst konkret ins Auge zu fassen. Mein Eindruck vorab ist – und ich bin zuversichtlich, daß sich dies im Verlauf dieser Tage bestätigt –, daß allen Schwierigkeiten zum Trotz selbst in dieser problembeladenen Zeit den bilateralen Beziehungen doch wieder ein Stück guter Substanz hinzugefügt wurde.

Es ist deshalb ein großes Verdienst der Stiftung zur Förderung deutscher Kultur (Aue-Stiftung)/Helsinki und der Alfred Toepfer Stiftung /F.V.S. Hamburg, daß sie in gemeinsamer Anstrengung und Förderung dieses 4. Snellman-Seminar ermöglicht haben. Ich möchte den leitenden Persönlichkeiten beider Stiftungen, die hier bei uns sind, Frau Bastman-Bühner und Herrn Dr. Flitner, in unser aller Namen ein ganz herzliches Wort des Dankes sagen für alle Mühe und Arbeit, die sie für das Zustandekommen des Seminars auf sich genommen haben – und einen nicht weniger herzlichen Dank für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch die Stiftungen, Mittel, ohne die ja eine solche Zusammenkunft von vorzüglichen Fachleuten gar nicht möglich wäre.

Ein großer Dank gilt ebenso auch den beiden wissenschaftlichen Stützen dieses Seminars, Herrn Professor Dr. Saarinen und Herrn Dr. Schweitzer. Sie haben am Zustandekommen des inhaltlich so attraktiven Programms entscheidenden Anteil. Es ist alles andere als einfach, in der Weise, wie es jetzt im Seminar geschieht, Zeitzeugen und wissenschaftlich Forschende um einen Tisch zu versammeln. Ich freue mich sehr, daß es gelungen ist, Persönlichkeiten, die in den Jahren und Jahrzehnten nach 1945 in den deutsch-finnischen Wirtschaftsbeziehungen engagiert waren, als Teilnehmer zu gewinnen. Ich möchte stellvertretend für diese Gruppe den Senior der hier Anwesenden und Ehrenvorsitzenden der Deutsch-Finnischen Handelskammer, Herrn Friedrich Russegger, herzlich begrüßen. Herr Russegger, vielen Dank, daß Sie die Reise von Bad Homburg nach Hamburg auf sich genommen haben, um anläßlich dieses Seminars bei uns zu sein.

Ich bin gewiß, daß wir alle während dieser Tage außerordentlich anregende, lehr- und erkenntnisreiche Referate und vertiefende Diskussionen haben werden. Unser Meinungsaustausch wird, so glaube ich, noch zusätzlich dadurch erleichtert, daß viele von Ihnen, verehrte Anwesende, sich schon lange persönlich kennen und keine Zeit damit verschwenden müssen, sich erst einmal gegenseitig zu beschnuppern.

Mit meinem Dank an Sie alle für Ihre Teilnahme verbinde ich den Wunsch, daß diese Tage für jeden Einzelnen von Ihnen interessant und lohnend werden mögen. Je intensiver und klarer wir uns Sachfragen und Entwicklungen vor Augen stellen können, desto größer wird auch der Gewinn für die freundschaftliche und verständnisvolle Partnerschaft zwischen Deutschland und Finnland sein. ■

DIE POLITISCHE AUSGANGSPOSITION

Deutschland und Finnland im Jahr 1945

Hannes Saarinen

Prof. Dr. phil., geb. 1946 in Helsinki. 1974 Promotion/Freie Universität Berlin. Seit 1980 am Historischen Institut der Univers. Helsinki tätig, seit 1990 dort als Professor. Zahlreiche Veröffentlichungen auf deutsch und auf finnisch zur europäischen Geschichte, zu den deutsch-finnischen Beziehungen im 19. und 20. Jh., zur Geschichte des Ostseeraums und zur Kulturgeschichte Berlins.



Das Jahr 1945, als der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, ist oft als „Stunde Null“ der deutschen Geschichte bezeichnet worden. Konkret war damit die bedingungslose Kapitulation der Wehrmacht im Mai 1945 gemeint. Die nationalsozialistische Diktatur, die ganz Europa mit Krieg überzogen hatte, war an ihr Ende gelangt, aber damit hatte auch das von Bismarck 1871 geschaffene Deutsche Reich zu existieren aufgehört. Deutschland war von nun an von den Truppen der Alliierten besetzt. So ist es verständlich, daß die einen vor allem von Niederlage und Katastrophe, andere aber von einer Befreiung sprachen. Im weiteren Sinne war mit der „Stunde Null“ der moralische Zusammenbruch einer ganzen Nation gemeint, verbunden mit der Chance eines Neuanfangs. Wie es weitergehen würde, war jedoch für die Menschen damals noch keineswegs sichtbar.

In Finnland, dem Waffenbruder Deutschlands der Jahre 1941 bis 1944, sah die Lage im Mai 1945 anders aus. Während zu Beginn des Jahres noch innerhalb der Grenzen Deutschlands gekämpft wurde, die Flächenbombardements deutscher Städte mit Dresdens Untergang ihren Höhepunkt erreichten, hatten an der finnisch-russischen Front schon seit September 1944 die Waffen geschwiegen.

In Finnland hat es keine vergleichbare „Stunde Null“ gegeben. Angesichts der nach 1944 erfolgten Neuorientierung in den Beziehungen zur Sowjetunion und des Linksrucks in der finnischen Innenpolitik haben manche Historiker von einer Zweiten Republik gesprochen. Das Entscheidende ist jedoch, daß auch die sog. Erste Republik im Krieg eine Demokratie geblieben war und daß 1944 die erst knapp dreißig Jahre bestehende staatliche Selbständigkeit des Landes bewahrt worden war. Finnland hatte Glück. Es war dem Land noch rechtzeitig gelungen, ohne Souveränitätsverlust aus dem Krieg auszuscheiden. Finnland hatte zwar territoriale Verluste hinnehmen müssen, aber es wurde nicht von sowjetischen Truppen besetzt. Der Oberbefehlshaber der finnischen Armee, Marschall Mannerheim, eine auch von Stalin respektierte Autorität, konnte als Staatspräsident das Land in die Friedensphase hinüberführen.

Vom Herbst 1944 an hatten sich die Wege Finnlands und Deutschlands getrennt. Im Waffenstillstand mit der Sowjetunion hatte Finnland sich verpflichtet, seine Beziehungen zu Deutschland abzubrechen, mit den entsprechenden Konsequenzen für deutsche Reichsangehörige und deren Eigentum. Die Kriegsreparationen, die Finnland auferlegt wurden, verschlangen jährlich ungefähr 15 % (bis 1947) des Staatshaushalts. Die finnische Armee erhielt die undankbare Aufgabe, die noch in Lappland befindlichen deutschen Truppen zu entwaffnen. Die Aktion war erst Ende April 1945 abgeschlossen; beim Rückzug hinterließen die Deutschen in weiten Teilen verbrannte Landstriche.

Eine Gemeinsamkeit verband aber sicherlich die finnische und deutsche Zivilbevölkerung im Jahr 1945. Nach all den Schrecken und Entbehrungen des Krieges war es der Wunsch nach einem dauerhaften Frieden. Eine Sicherheit dafür gab es jedoch nicht.

Eine der dringendsten Aufgaben in Finnland war die Neuansiedlung von rund vierhunderttausend Kareliern, die ihre Heimat hatten verlassen müssen. Deutschland erlebte mit dem Vorrücken der sowjetischen Armee einen Flüchtlingsstrom ohnegleichen. Nach der deutschen Kapitulation verstärkte sich aber auch eine gegenläufige Bevölkerungsbewegung: Millionen ehemaliger Kriegsgefangener und ausländischer Zwangsarbeiter in Deutschland strebten jetzt ihrer Heimat zu. Befreit wurden nun auch die noch lebenden Gefangenen der Konzentrationslager.

Die meisten Menschen in Deutschland waren im Sommer und Herbst 1945 mit sich selbst und dem Überleben beschäftigt. Alle größeren Städte waren mehr oder minder Ruinenfelder. Elend, Hunger, Angst und Sorge um die Angehörigen, die verschollen oder in Kriegsgefangenschaft geraten waren, das war der Alltag. Normale Lebensverhältnisse schienen unendlich weit entfernt. Vor allem die Frauen waren gefordert. Sie mußten die ersten Wiederaufbauleistungen erbringen; so in den zerstörten Städten, wo sie zur Beseitigung der Schuttberge herangezogen wurden. Von den Lebensmittelrationen auf Karten konnte kaum jemand existieren; Kinder waren unterernährt und litten an Mangelkrankheiten. Wer noch irgend etwas zu veräußern hatte, versuchte damit auf dem Schwarzmarkt das Notwendige zu erwerben.

Auch in Finnland waren die wichtigsten Bedarfsartikel des täglichen Lebens rationiert, die Versorgungslage war aber insgesamt besser als in Deutschland. Im Unterschied zu Deutschland waren in dem zum größten Teil unzerstörten Land Verwaltung und Infrastruktur intakt geblieben. Im März 1945 fanden in Finnland die ersten Nachkriegsparlamentswahlen statt, die von der in Helsinki tätigen Alliierten Kontrollkommission – die wiederum von dem sowjetischen Chefideologen Schdanow geleitet wurde – als Prüfstein der „Demokratie“ betrachtet wurden. Die äußerste Linke, die Volksdemokraten, erhielt immerhin 23% der Stimmen und kamen in die Regierung. Ministerpräsident wurde jedoch der konservativ gesinnte J. K. Paasikivi, derselbe Mann, der 1918 die Monarchie unter einem deutschen Herrscher aus dem Hause Hessen hatte einführen wollen, jetzt aber mit den neuen Realitäten der Nachkriegszeit durchaus umzugehen verstand. Auch wenn die Stimmung weitverbreitet war, nach einem harten Existenzkampf den Krieg verloren zu haben, existierte Finnland im Rahmen seines bisherigen Gesellschaftssystems weiter. In dieser Hinsicht gab es eine bemerkenswerte Kontinuität, trotz der eingeschränkten außenpolitischen Bewegungsfreiheit.

Im besetzten Deutschland konnte man sich hingegen die Frage stellen: Gab es überhaupt noch ein Deutschland? Über die Zukunft ihres Landes bestimmten nicht die Deutschen selbst, sondern die Besatzungsmächte. Auf der Potsdamer Konferenz, die unter Vorsitz von Stalin, Truman und Churchill (später Attlee) in Schloß Cecilienhof im Juli und Anfang August 1945 abgehalten wurde, wurden über Deutschland prinzipielle Beschlüsse gefaßt, ohne daß ein einziger Deutscher beteiligt war. Die schon 1944 beschlossene Einteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen sowie der mitten in der sowjetischen Zone gelegenen Hauptstadt Berlin in vier Sektoren wurde bestätigt. Aus den deutschen Ostgebieten wurde unter Berufung auf die Potsdamer Erklärung die noch an Ort verbliebene deutsche Bevölkerung ausgewiesen.

Als Zweck der alliierten Besetzung Deutschlands gab das Schlußkommuniqué an: „...das deutsche Volk fängt an, die furchtbaren Verbrechen zu büßen, die unter der Leitung derer, welche es zur Zeit ihrer Erfolge offen gebilligt hat und denen es blind gehorcht hat, begangen wurden.“ Die Folge waren einerseits die Nürnberger Prozesse gegen die Hauptkriegsverbrecher, andererseits die sog. Entnazifizierung der übrigen Bevölkerung. Die Amerikaner gingen anfangs der Kollektivschuldthese an und starteten eine umfangreiche Fragebogenaktion. Das Ganze war von Umerziehungsmaßnahmen begleitet. Wer es bisher noch nicht gewußt oder nicht zu glauben gewagt hatte, wurde nun von den Alliierten in Aufklärungsfilmen und Zeitungsartikeln mit der Wahrheit über Auschwitz konfrontiert.

Es war nicht leicht, Schuldige und Nichtschuldige sowie sog. Mitläufer voneinander zu trennen. Verbittert hatte Erich Kästner am Kapitulationstag in seinem Tagebuch vermerkt, daß unter den Nationalsozialisten „die Unschuld wie die Pest“ grassiere. Alle nationalsozialistischen Organisationen wurden verboten und leitende Personen vor Gericht gestellt, auch Ver-

waltung, Lehranstalten und Privatbetriebe wurden mehr oder minder genau durchkämmt. Die Härte, mit der die Bestrafungen erfolgten, war sehr unterschiedlich, manche Strafe wurde nach einiger Zeit erlassen. Besonders einschneidend waren die als „Bodenreform“ propagierten Maßnahmen in der sowjetischen Zone. Durch sie wurde ab 1945 der gesamte Grundbesitz über 100 ha enteignet und zum größten Teil Neubauern, oft Flüchtlingen, zur Verfügung gestellt.

Auch in Finnland hatte die Alliierte Kontrollkommission, allen voran Schdanow, eine Bestrafung der „Kriegsschuldigen“ verlangt. Der entsprechende Prozeß, der Mitte November 1945 begann, endete mit der Verurteilung von acht ehemals ranghohen finnischen Politikern. Einige Organisationen, wie die „Lotta Svärd“, waren auf Veranlassung der Sowjetunion bereits 1944 verboten worden.

In Deutschland gab es in der zweiten Hälfte des Jahres 1945 auch Anzeichen eines Neuanfangs. Viele Hoffnungen richteten sich auf das Vorbild der demokratisch-liberalen Systeme der angelsächsischen Mächte, aber es gab auch Anhänger eines, wie viele hofften, gerechten und humanen Sozialismus. Die Erfahrungen, die die Zivilbevölkerung mit den Soldaten der jeweiligen Besatzungsmacht gemacht hatten, beeinflussten oft das Meinungsbild. Aus vielen Gründen war es für die Amerikaner am leichtesten, ein positives Image zu vermitteln und Vertrauen zu erwecken, auch wenn ihre erste Direktive, wie die Deutschen zu behandeln seien, sehr streng und unerbittlich war.

Von den sowjetischen Behörden waren bereits im Sommer 1945 die ersten Parteien in der Hauptstadt Deutschlands, Berlin, zugelassen bzw. wiedergegründet worden: als erste die KPD und erst danach die SPD sowie die CDU. Auch im Westen versammelte sich in Köln eine Kerngruppe der CDU, und Ende des Jahres konnte sogar eine „Reichskonferenz“ der Christdemokraten in Bad Godesberg abgehalten werden. Die Arbeit der Parteien war jedoch sehr eingeschränkt, zonenübergreifende Tätigkeit war kaum möglich. Ein sich völlig frei entfaltendes politisches und gesellschaftliches Leben ließen die Alliierten in Deutschland noch nicht zu. Das Mißtrauen war noch zu groß. Andererseits war bei den Deutschen Ideologieskepsis und politisches Desinteresse weit verbreitet.

Für das Kulturleben bedeutete das Jahr 1945 Befreiung und Neuanfang zugleich. Dennoch gab es keine ähnlich stürmische und umwälzende Entwicklung wie nach dem Ersten Weltkrieg. Die materielle Not, die Abstumpfung und Apathie waren jetzt noch ausgeprägter. Die ersten Zeitungen, wie die „Tägliche Rundschau“ in Berlin oder „Die Neue Zeitung“ in München, erschienen unter Aufsicht der jeweiligen Besatzungsmacht. In Berlin hatten die sowjetischen Behörden kaum zwei Monate nach der Kapitulation den „Kulturbund zur demokratischen Erneuerung Deutschlands“ ins Leben gerufen. Theater und Kinos spielten wieder. Besonders wichtig war aus alliierter Sicht der Rundfunk. Schon jetzt zeichneten sich hier in Anfängen die Propagandastellungen des Kalten Krieges ab.

Der Kalte Krieg sollte sich in Deutschland u. a. an Wirtschaftsfragen entzünden. Deutschland lag zwar buchstäblich in Trümmern, aber wie stark die deutsche Wirtschaft in ihrer Grundstruktur wirklich gelitten hatte, darüber gibt es unterschiedliche Angaben. Sicherlich war das Jahr 1945 ein Ausnahmejahr in jeder Hinsicht und in vielen Bereichen von Chaos gekennzeichnet. Nicht alle Industrieanlagen waren durch die Luftangriffe unbrauchbar geworden, jedoch Demontagen der Besatzungsmächte, vor allem in der sowjetischen Besatzungszone, fügten den Betrieben irreparablen Schaden zu. Das Verkehrsnetz war zerstört, eine nennenswerte Handelsflotte hatte Deutschland nicht mehr. Ein weiteres Problem war, daß die deutsche Währung völlig zerrüttet war. Die akutesten Aufgaben 1945 aber waren, die Bevölkerung zu ernähren und vor dem Verhungern zu bewahren sowie ihr den nötigen Brennstoff für den Winter zu beschaffen. ■

Die Wieder- aufnahme der deutsch- finnischen Beziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg

Dörte Putensen

Dr. phil. habil.,
geboren 1949 in Rostock.
Studium der Nordeuropa-
wissenschaften und
Geschichte an der Ernst-
Moritz-Arndt-Universität
Greifswald, 1971–80
wissenschaftliche Assi-
stentin an der Sektion
Geschichtswissenschaft
der Universität Greifswald,
Promotion 1976,
1980–1988 wissenschaft-
liche Oberassistentin,
Habilitation 1985, seit
1994 Privatdozentin am
Lehrstuhl für Nordische
Geschichte des Histo-
rischen Instituts der Uni-
versität Greifswald.



Nach dem Zweiten Weltkrieg war Finnland fast völlig von der Sowjetunion abhängig. Die Leitlinie finnischer Außenpolitik bestand aus diesem Grunde darin, das Vertrauen der Sowjetunion zu gewinnen und freundschaftliche Beziehungen gen Osten aufzubauen. Daher hatte während der gesamten Zeit des Kalten Krieges das Verhältnis zur Sowjetunion absolute Priorität in der finnischen Außenpolitik. Im Unterschied zu den Vorstellungen über die Gestaltung der Beziehungen zur Sowjetunion von seiten finnischer Politiker, lagen der finnischen Deutschlandpolitik anfangs keine derartig klaren konzeptionellen Gedanken zugrunde. Die Haltung Finnlands zu beiden Teilen Deutschlands entsprang zunächst eher praktischen Zweckmäßigkeitserwägungen und war eine Reaktion auf die bestehenden Verhältnisse, ehe sie dann seit den 50er Jahren nach den zur Motivierung des finnischen Verhaltens sehr brauchbaren Begriffen der Neutralitätspolitik definiert wurde. Erst wurden praktisch Fakten geschaffen und im Nachhinein politische Begründungen geliefert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten Finnland in erster Linie ökonomische Gesichtspunkte veranlaßt, die Beziehungen zu dem okkupierten Deutschland, mit dem es sich formell noch seit dem 15. September 1944 im Kriegszustand befand, wieder aufzunehmen. Der wirtschaftliche Wiederaufbau und die angesichts der finnischen Reparationsverpflichtungen notwendige Umstrukturierung und Erweiterung des Produktionsprofils erforderten Material- und Rohstoffimporte nicht zuletzt auch aus dem in der finnischen Importstatistik traditionell an erster Stelle rangierenden deutschen Bezugsgebiet.¹

Im Sommer des Jahres 1947, nach der Unterzeichnung des Pariser Friedensvertrages und der damit verbundenen Wiedererlangung der vollen staatlichen Souveränität, schloß Finnland die ersten Handelsabkommen sowohl mit der sowjetischen als auch mit den westlichen Besatzungszonen ab. Im Ergebnis von Kontaktgesprächen, die die finnische Handelsdelegation aus diesem Anlaß mit Vertretern der in Deutschland stationierten Besatzungsmächte führte, wurde Übereinstimmung darüber erzielt, daß Finnland zur weiteren Regelung seiner Handelsbeziehungen einen ständigen Vertreter nach Deutschland entsenden solle. Als geeignetster Standort wurde Berlin angesehen. Nach Auffassung des Leiters der finnischen Delegation, Botschaftsrat Seppälä, sollte der Vertreter Finnlands – ähnlich dem Schwedens und der Schweiz – für ganz Deutschland zuständig sein, wogegen es zu diesem Zeitpunkt weder von den westlichen noch von der sowjetischen Besatzungsbehörde Einwände gab.²

Noch vor der Errichtung dieser Repräsentation vollzogen sich aber durch die Verschärfung der Differenzen zwischen den Siegermächten und die faktische Einstellung der Tätigkeit der Alliierten Kontrollkommission gravierende Veränderungen der politischen Situation, die die

Finnen zu äußerster Vorsicht und neuerlichen Konsultationen mit den Besatzungsbehörden veranlaßten. Dabei bekräftigte der Leiter der Außenhandelsabteilung der SMAD im Mai 1948 sein Einverständnis mit der Errichtung *einer* finnischen Vertretung in Berlin, während die westlichen Alliierten jetzt – im Juni 1948 – entgegen ihrer ursprünglichen Auffassung auf der Einrichtung einer gesonderten finnischen Vertretung für die Westzonen bestanden.

Seit der Berlin-Blockade stand eine „gesamtdeutsche“ Vertretung Finnlands dann vollends außer Betracht, andererseits konnten sich die Finnen der Komplikationen aber auch nicht einfach durch den Rückzug aus dem Projekt der Handelsmission entledigen: Die Vertretung in der Ostzone war aus politischen Erwägungen – da von den Russen gewollt –, aber auch aus handelspolitischen Gründen notwendig und für die Vertretung in den Westzonen sprachen zwingende wirtschaftliche Erwägungen.

Im September 1948 reiste schließlich Generalkonsul T. H. Heikkilä, der zuvor als Sekretär der Ministerpräsidenten Paasikivi und Pekkala tätig gewesen war, als finnischer Handelsvertreter nach Berlin. Jetzt sollte so schnell wie möglich eine Vertretung für die Westzonen folgen, zumal sie aus wirtschaftlichen Gründen wesentlich wichtiger schien als die im Osten. Im November 1948 wurde Gunnar Palmroth nach Frankfurt/Main entsandt, wo im Januar 1949 mit Einwilligung der Westmächte das Konsulat Finnlands gegründet wurde.

Heikkilä erhielt seine Arbeitserlaubnis von den sowjetischen Besatzungsbehörden und arbeitete eng mit der Deutschen Wirtschaftskommission zusammen. Um die Verbindungen zum sowjetischen Außenministerium zu demonstrieren, sprachen die Finnen von der „Gründung einer Handelsdelegation“, die sowjetischen Besatzungsbehörden plädierten jedoch für die Bezeichnung „Handelsvertretung“. Die Bezeichnungen „Botschaft“ oder „Konsulat“ standen nicht zur Diskussion; sie sollten der künftigen deutschen Regierung vorbehalten bleiben. Diese Regelung betonte den provisorischen Charakter, was der Politik der finnischen Regierung sehr entgegenkam.

Palmroth erhielt seine Arbeitserlaubnis von den westlichen Alliierten und die Vertretung in Frankfurt/M. die Bezeichnung „Konsulat“. Beides führte erstaunlicherweise zu keinen Protesten von sowjetischer Seite. Während im Sprachrohr der sowjetischen Behörden, der „Täglichen Rundschau“, im Februar 1949 die Schaffung von Konsulaten in den Westzonen als Operation der USA zur Festigung des besonderen Status von Westdeutschland kritisiert wurde und die „berühmtesten“ Konsulate genannt wurden, fehlte Finnland bei dieser Aufzählung.³

Solange die sowjetische Besatzungsverwaltung in Ostdeutschland und der Kontrollrat bzw. die Hohe Kommission für Westdeutschland die auswärtigen Beziehungen ihrer Besatzungsgebiete regelten, gestalteten sich die Handelsbeziehungen Finnlands mit beiden Teilen Deutschlands komplikationslos, wie es in einem Promemoria des finnischen Außenministeriums aus dem Jahre 1950 hieß.⁴ Mit Gründung der beiden deutschen Staaten wurde es insofern komplizierter, weil Verhandlungen mit den jeweiligen Außenhandelsgremien zumindest indirekt immer auch die Art und Weise der Regelung der zwischenstaatlichen Beziehungen zu tangieren drohten.

Dieses Problem wurde im Zusammenhang mit der DDR-Gründung erstmals akut: Der Text und die Warenliste eines neuen Handelsabkommens, über das seit dem 6. Oktober in Berlin verhandelt wurde, konnte am 15. Oktober 1949 nicht unterzeichnet werden, da der finnische Delegationsleiter lediglich bevollmächtigt war, ein Abkommen mit der Deutschen Wirtschaftskommission zu unterzeichnen. Die Aufgaben der DWK waren aber zwischenzeitlich von der Provisorischen Regierung der DDR übernommen worden. Daher konnte das Abkommen vorerst nur paraphiert werden, aber selbst dieser Akt wurde von der Ostberliner Presse aufgebauscht und bereits als de-facto-Anerkennung gewertet,⁵ was der Sache sicher mehr schadete als nützte. Heikkilä signalisierte angesichts dieser Situation bereits im Oktober 1949 nach Helsinki, daß „die Frage der Anerkennung der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik auf der Tagesordnung“ stehe.⁶ Die finnische Seite reagierte auf diese Äußerung nicht. Sie brauchte fast ein halbes Jahr, um eine von Präsident Paasikivi unterzeichnete Vollmacht zu präsentieren, die dazu berechtigte, das paraphierte Handelsabkommen von Regierung zu Regierung zu unterzeichnen. In der Zwischenzeit wurden Finnland – offensichtlich auch durch Heikkiläs Verhalten bestärkt – inoffiziell mehrere Vorschläge zur de-jure-Anerkennung der DDR nahegebracht, von der auch einige finnische Regierungsmitglieder und Beamte des

Außenministeriums meinten, daß sie über kurz oder lang ohnehin nicht zu umgehen sei.⁷ Das sollte aber erst geschehen, wenn die finnische Regierung dazu gezwungen wäre und in einer solchen Zwangslage sah sie sich 1950 nicht. Der Druck der DDR-Regierung ging auch nicht soweit, daß sie offizielle Anerkennungsersuchen gestellt hätte. Die finnische Regierung hielt vorerst eine de-facto-Anerkennung für angemessen, zumal Heikkilä verschiedenen Andeutungen zu entnehmen glaubte, daß die DDR-Führung sich damit zufriedengeben würde.⁸ Heikkilä befürwortete persönlich zwar auch lediglich die Errichtung einer Handelsvertretung, er gab allerdings zu bedenken, daß ein positives Verhältnis zur DDR eines der effektivsten Mittel zur Verbesserung der Beziehungen zur Sowjetunion sein könnte: Da die DDR eine Schöpfung Stalins sei und sich daher größerer Fürsorge als irgendein volksdemokratisches Land erfreue, müsse die deutsche Frage in engem Zusammenhang mit der sowjetischen Außenpolitik gesehen werden. Finnland müsse – so Heikkilä – abwägen und so handeln, daß ihm kein Schaden daraus erwachsen würde.⁹

Bezeichnenderweise hatte Paasikivi angesichts derartiger Überlegungen bereits am 30. März 1950 in seinem Tagebuch nur lakonisch vermerkt: „Heikkilä hat die Frage der Anerkennung der DDR aufgeworfen, was von großer Dummheit zeugt.“¹⁰

Als Heikkilä dann am 22. 3. 1950 endlich die Vollmacht des finnischen Präsidenten zur Unterzeichnung des Handelsabkommens vom 10. 3.¹¹ vorlegen konnte, zeigte sich, daß es auf seiten der DDR unterschiedliche Auffassungen zur Unterzeichnung des Handelsvertrages mit Finnland gab. Während das Ministerium für Innerdeutschen Handel, Außenhandel und Materialversorgung im Interesse der reibungslosen Abwicklung des Warenaustausches auf eine schnellstmögliche Unterzeichnung drängte¹², hielt das Außenministerium ein derartiges Vorgehen für einen „außenpolitisch untragbaren Weg“. Außenminister Dertinger meinte gegenüber Ministerpräsident Grotewohl, die Position der DDR sei stark genug, um eine de-jure-Anerkennung von der finnischen Regierung als Voraussetzung für eine Ratifizierung des Handelsabkommens zu fordern.¹³ In gleicher Weise informierte Anton Ackermann Walter Ulbricht, wobei er sich auf einen Hinweis „von höchster Stelle“, „aus M.“ (=Moskau), bezog.¹⁴ Die Prozedur der Unterzeichnung des regulären Handelsabkommens wurde also von den DDR-Instanzen in der Hoffnung verzögert, auf diese Weise von Finnland die diplomatische Anerkennung zu erzwingen. Den Finnen wurde zu verstehen gegeben, man habe erwartet, „daß Finnland als Nachbar der Sowjetunion in außenpolitischer Hinsicht mehr machen würde als die anderen westlichen Länder.“¹⁵ Da sich diese Hoffnungen nicht zu erfüllen schienen, sah sich die DDR im Herbst 1950 veranlaßt, einzulenken. Sie erklärte sich jetzt bei Unterredungen mit Heikkilä zur Unterzeichnung des Handelsabkommens bereit – auch ohne ausdrückliche de-facto- geschweige denn de-jure-Anerkennungserklärung Finnlands.

Vor ähnlich gelagerten Problemen standen die Finnen auch in Westdeutschland. Das finnische Konsulat in Frankfurt/Main bzw. in Köln (seit Sommer 1951) behielt nach der Gründung der Bundesrepublik zunächst unverändert seinen ihm durch die Hohe Kommission erteilten Status. Im Oktober 1951 teilte das Auswärtige Amt dann allerdings mit, daß das Konsulat nach Auflösung der Hohen Kommission einer Tätigkeitserlaubnis durch die Bundesregierung bedürfe. Diese sei allerdings nicht erforderlich bei einer Umwandlung des Konsulats in eine Handelsvertretung. Da Finnland daran gelegen war, ein offizielles Ersuchen an die diplomatisch nicht anerkannte Bundesregierung zu umgehen, wurde das Problem im gegenseitigen Einvernehmen schließlich in der Weise gelöst, daß der Leiter der finnischen Vertretung, Olavi Munkki, die Protokollabteilung des Auswärtigen Amtes in einem „persönlichen Brief“ über den Entschluß der finnischen Regierung informierte, in Köln eine „Handelsvertretung der Republik Finnland“ zu errichten. Auf diese Weise wurde die Vertretung auch ohne formellen Antrag auf die Diplomatenliste gesetzt. Ihre Mitarbeiter erhielten volle diplomatische Rechte, eine Stellung, die wenig später auch die DDR den Angehörigen der finnischen Mission in Ostberlin einräumte.

Analog zu der finnischen Repräsentanz in Deutschland errichteten die Bundesrepublik, u. a. auch auf ausdrückliche finnische Anregung¹⁶, im März 1953 und bald darauf auch die DDR ihrerseits Handelsvertretungen mit vollen diplomatischen und konsularischen Rechten in Helsinki. Der einzige Unterschied zwischen diesen Handelsvertretungen und normalen Botschaften anderer Länder bestand praktisch darin, daß die Leiter der Handelsvertretungen bei

den Außenministerien, also den Regierungen, die Botschafter hingegen bei den Staatsoberhäuptern akkreditiert waren.

Damit hatte sich bis 1953 schrittweise der Rahmen für die finnische Deutschlandpolitik herausgebildet, der von allen Beteiligten stets nur als ein Provisorium verstanden wurde, das aber immerhin fast zwei Jahrzehnte Bestand haben sollte. Das war zunächst weder absehbar noch unbedingt wünschenswert, garantierte aber auch auf Dauer durchaus praktikable Lösungen der anstehenden Aufgaben und galt letztlich wohl für jeden der drei betroffenen Staaten als das kleinere Übel. Ausgangspunkte und Ziele dieser Politik waren in erster Linie praktischer und handelspolitischer Natur. Eine langfristige Strategie hatte die finnische politische Führung für ihre Deutschlandpolitik bis zu diesem Zeitpunkt ganz offensichtlich nicht. Die Argumente, die der politischen Führung Finnlands später zur Rechtfertigung ihrer Deutschlandpolitik dienten, spielten Ende der 40er Anfang der 50er Jahre noch keine Rolle. So wurde der Artikel 10 des Pariser Friedensvertrages als Grundargument für die finnische Deutschlandpolitik erst später (seit 1954/55) herangezogen, als sich die Grundrichtung dieser Politik längst herauskristallisiert hatte. Auch der Bezug zur finnischen Neutralität als Grundlage der Deutschlandpolitik wurde bis Mitte der 50er Jahre nicht hergestellt.

Da die deutsche Frage über viele Jahre zu den zentralen Konfliktstoffen zwischen den Großmächten gehörte, hielt es Finnland jedoch weiterhin für angebracht, einer Stellungnahme zu diesem Problem so weit wie möglich auszuweichen. Daher beließ es seine offiziellen Beziehungen zu den beiden deutschen Staaten auf einem niedrigen Niveau, d. h. unterhalb der Schwelle der diplomatischen Anerkennung und baute sie nach dem Prinzip der Gleichrangigkeit auf.

Die finnische Politik, keinen der deutschen Staaten diplomatisch anzuerkennen, konnte weder die Bundesrepublik noch die DDR voll befriedigen, kam aber andererseits ihren konträren Interessen in bestimmter Hinsicht durchaus entgegen. Für die Bundesrepublik mit ihrer gefestigten internationalen Position war die Weigerung Finnlands, die DDR anzuerkennen, letztlich wichtiger als eine eigene diplomatische Mission in Helsinki. Für die DDR blieb es ein Ärgernis, daß ihre langjährigen Hoffnungen und Bemühungen, die diplomatische Blockade des Westens gerade in Helsinki zu durchbrechen, nicht zum Erfolg führten. Sie konnte aber andererseits dennoch gerade die finnische Haltung immer wieder zu Recht als Zurückweisung des westdeutschen Alleinvertretungsanspruchs präsentieren.

Im Gegensatz zur DDR sind von bundesdeutscher Seite Überlegungen, eine diplomatische Anerkennung Finnlands zu erreichen, allem Anschein nach nur in einer sehr frühen Phase des Geschehens, 1953/54, angestellt und danach auf Dauer ad acta gelegt worden.

Im Zusammenhang mit dem finnischen Beschluß über die Beendigung des Kriegszustandes mit Deutschland wurde im Verlauf des Jahres 1954 sowohl im Auswärtigen Amt als auch im finnischen Außenministerium erwogen, den Status der beiderseitigen Vertretungen zu verändern. Das Auswärtige Amt entschied sich letztlich aber für die Beibehaltung des bestehenden Zustandes, da nicht auszuschließen war, daß Finnland am Prinzip der Gleichrangigkeit festhalten und entsprechend auch die DDR anerkennen könnte¹⁷ und lieferte der finnischen Regierung zugleich noch folgende Argumentationshilfe: „Wenn so verfahren würde, könnte vielleicht die finnische Regierung die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zur DDR mit der Begründung ablehnen, sie wolle gemäß den Verpflichtungen, die sie im Friedensvertrag den Mächten gegenüber übernommen habe, völlig neutral bleiben und weder mit der DDR noch mit der Bundesrepublik diplomatische Beziehungen aufnehmen. Der gegenwärtige Stand der Beziehungen – Handelsvertretungen – genüge dem tatsächlichen Bedürfnis völlig.“¹⁸ Auf dieses Argument griff die finnische Regierung in den folgenden Jahren dann ja auch tatsächlich immer wieder zurück.

Im Zusammenhang mit den kurzzeitigen internationalen Entspannungstendenzen 1955 artikulierten sich in der finnischen Öffentlichkeit dann erneut Meinungen, daß „Finnland ... sich offiziell an der Lösung der deutschen Frage als einem Teil einer allgemeinen europäischen Friedenskampagne beteiligen“ solle, das Außenministerium hielt jedoch unbeirrt an seinem bisherigen Standpunkt fest und begründete ihn erstens mit dem Artikel 10 des Friedensvertrages und zweitens wurde darauf verwiesen, daß Finnland seine Deutschlandpolitik erst ändern würde, nachdem die Großmächte eine Lösung gefunden hätten.¹⁹ Dennoch herrschte auf

bundesdeutscher Seite zu diesem Zeitpunkt eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich einer möglichen Modifizierung der finnischen Deutschlandpolitik, die sich vor allem in den im Zusammenhang mit dem Abschluß des Staatsvertrages zwischen der Sowjetunion und der DDR im Sommer 1955 in den westdeutschen Medien angestellten Überlegungen und Spekulationen über eine mögliche Anerkennung des ostdeutschen Staates niederschlug, bei denen auch Finnland mehrfach genannt wurde. Nahrung erhielten derartige Spekulationen insbesondere durch die finnisch-sowjetischen Verhandlungen zur Verlängerung des FZB-Vertrages. So behauptete die Frankfurter Rundschau vom 28. 9. 1955, daß nach den finnisch-sowjetischen Verhandlungen in Moskau „ein Schritt Finnlands in der Luft zu liegen“ schien. Laut „Der Spiegel“ vom gleichen Tag sollte Kekkonen Grotewohl in Moskau zugesichert haben, er wolle sich in Regierung und Parlament für den „Austausch von Botschaften zwischen Pankow und Helsinki“ einsetzen.²⁰ Die sowjetische Staatsführung hatte zwar eine Begegnung zwischen den zeitgleich in Moskau weilenden führenden Staatsmännern der DDR und Finnlands arrangiert, allerdings war dieses Treffen ganz offensichtlich ohne nennenswerte Konsequenzen geblieben. Paasikivi soll sich im wesentlichen darauf beschränkt haben, unverbindlich von seiner Studienzeit in Leipzig und seinen verschiedenen Berlinbesuchen zu plaudern.²¹

Tatsächlich war nach dem Abschluß des Staatsvertrages zwischen der UdSSR und der DDR sowie der diplomatischen Anerkennung der Bundesrepublik durch die Sowjetunion zwar im finnischen Außenministerium eingeschätzt worden, daß durch diese Schritte die deutsche Frage in ein neues Stadium getreten sei, eine Anerkennung beider deutscher Staaten durch Finnland jedoch dennoch nicht ratsam wäre. Da einkalkuliert werden mußte, daß die Bundesrepublik die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu Finnland ablehnen würde, könnten Finnland unnötige Schwierigkeiten erwachsen.²²

Um Finnland zur Beibehaltung seines Kurses der Nichtanerkennung beider deutscher Staaten zu ermutigen, übergab Generalkonsul Könning im September 1955 einem Vertreter des finnischen Außenministeriums eine Erklärung Konrad Adenauers vor dem Bundestag vom 22. 5. 1955, in der er ausdrücklich hervorgehoben hatte, daß die Bundesregierung auch künftig die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit der DDR durch dritte Staaten als einen unfreundlichen Akt ansehen würde. Könning hob ausdrücklich hervor, daß das auch für Finnland gelte.²³

Ähnlich war auch der Tenor eines Interviews mit Außenminister von Brentano Anfang 1956, in dem er sagte: „Wir wollen und werden die freundschaftlichen Beziehungen zu Finnland pflegen. Wir wollen sie in keiner Weise belasten. Aber wir können – das werden Sie verstehen – nicht in diesen circulus vitiosus eintreten, daß wir dem eigenen Grundsatz untreu werden, daß wir eben keine diplomatischen Beziehungen dort errichten, wo die DDR vertreten ist.“²⁴

Auf diese Weise hat die Bundesrepublik ihrerseits zur Stabilisierung der finnischen Sonderstellung im Verhältnis zu beiden deutschen Staaten beigetragen. Ihr erschien die Ende der 40er und Anfang der 50er Jahre entstandene Lage akzeptabler als eine mögliche völkerrechtliche Anerkennung der DDR durch Finnland, die sie aus eigenem finnischen Entschluß zwar nicht erwartete, aber im Ergebnis äußeren Drucks auf die finnische Regierung doch nie ganz ausschließen konnte und besonders in Krisensituationen im sowjetisch-finnischen Verhältnis, vor allem während der Nachtfrostperiode 1958 und der Notenkrise 1961, befürchtete.

Auf Veränderungen der internationalen und der nationalen finnischen Situation im weiteren Verlauf der 50er und in den 60er Jahren reagierte die Bundesrepublik daher wiederholt mit entsprechenden Befürchtungen über eine mögliche Änderung der finnischen Haltung, die DDR ihrerseits bekundete zunehmend Ungeduld über die fehlende diplomatische Anerkennung und vergrößerte zielgerichtet ihre Aktivitäten. In diesem Spannungsfeld bewegte sich die finnische Politik bis Anfang der 70er Jahre. Finnland sah sich also ständig konfrontiert einerseits mit der überaus aktiven Politik der DDR, die – wenn überhaupt – in Finnland das erste und einzige westliche Land sah, in dem eine Anerkennung möglich schien und andererseits der Politik der Bundesrepublik, die die Nichtanerkennung des eigenen Staates bereit war in Kauf zu nehmen, um die Anerkennung des anderen deutschen Staates zu verhindern. Diese Zielstellungen bestimmten die west- und auch die ostdeutsche Politik Finnland gegenüber bis Anfang der 70er Jahre.

Sowohl die Bundesrepublik als auch die DDR versuchten auf Grund dieser Konstellationen, Finnland als Terrain für die deutsch-deutsche politische Auseinandersetzung zu nutzen und es für sich und ihre politischen Zwecke zu vereinnahmen. Jedem der deutschen Staaten war daran gelegen, seine eigene Position in Finnland auf- und die des anderen möglichst abzuwerten. In den Fällen, wo diese Bestrebungen ganz offensichtlich mit den Grundprinzipien der finnischen Neutralitätspolitik unvereinbar schienen und die Finnen sich zu eindeutig in die Position eines Schiedsrichters gedrängt sahen, wehrten sie sich.

Diese permanente Konkurrenzsituation, in der sich beide deutsche Staaten in Finnland – bedingt durch die finnische Politik der Gleichbehandlung – befanden, führte dazu, daß sich beide in einer Art „Lauerposition“ sahen, bestimmte Aktivitäten oft Reaktionen auf vorausgegangene oder geplante Aktionen der Gegenseite waren und daß die Politik der beiden deutschen Staaten mit einem Auge auf Finnland, aber mit dem anderen Auge auf den jeweils anderen deutschen Staat gerichtet war. So wurde das neutrale Finnland zum Schauplatz deutsch-deutscher Konkurrenz, die zum Teil groteske und beschämende Formen annahm. DDR-Offizielle bezeichneten es intern wiederholt als eine der wichtigsten Aufgaben in Finnland, „unter allen Umständen und mit allen Mitteln den Einfluß Westdeutschlands zurückzudrängen.“²⁵ Die bundesdeutschen Instanzen verfolgten bezüglich der DDR-Präsenz in Finnland das gleiche Ziel.²⁶

Aus den bereits genannten unterschiedlichen Zielen, die die west- und ostdeutsche Finnlandpolitik verfolgten, ergab sich fast zwangsläufig, daß Finnland in der DDR-Außenpolitik einen wesentlich größeren Stellenwert hatte als in der bundesdeutschen.

Im Gegensatz zur DDR hielt sich die Bundesrepublik in Finnland politisch ziemlich zurück, sie wirkte über die Deutsche Schule, die Deutsche Gemeinde, die Deutsche Bibliothek und vor allem waren die ausgedehnten Wirtschaftsbeziehungen ein Mittel der Einflußnahme. Finnland hatte insgesamt für die bundesdeutsche Außenpolitik keine herausragende Bedeutung. Anders verhielt es sich mit der DDR. Für sie galt Finnland zumindestens in Nordeuropa als ein absolutes Schwerpunktland, weil ihr hier die diplomatische Anerkennung, von der man sich dann eine Kettenreaktion erhoffte, am wahrscheinlichsten oder am ehesten möglich schien. Die DDR-Handelsvertretung hatte mehrere Jahre – etwa bis 1957 – relativ unauffällig gewirkt und sich auf ihre eigentliche Aufgabe, die Gestaltung der Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern, konzentriert, was in Berlin auf Unzufriedenheit und mehrfache Kritik stieß. Das DDR-Außenministerium drängte die Handelsvertretung in Helsinki wiederholt, politisch aktiver zu werden. Das gelang letztlich erst allmählich nach der Auswechslung des Leiters der Handelsvertretung und deren personellem Ausbau. Der Außenhandelspezialist Hans Bahr wurde im September 1956 durch den Hochschullehrer Prof. Rudolf Agricola abgelöst. Agricola war von 1945 bis 1948 Redakteur der Rhein-Neckar-Zeitung in Heidelberg gewesen, danach hatte er eine Professur an der Universität Halle-Wittenberg übernommen und deren Institut für politische Ökonomie geleitet. Später war er Prorektor und Rektor der Hallenser Universität; 1949 wurde er Abgeordneter der Volkskammer. Er entfaltete im Gegensatz zu seinem Vorgänger auf Weisung aus Berlin in Helsinki umfangreiche politische und kulturelle Aktivitäten. Gleichzeitig wurde die Zahl der Mitarbeiter der DDR-Handelsvertretung von 18 (1956) auf 26 (1957) und 1960 auf 38 Personen erhöht.²⁷

Darüber hinaus kam es in der Handelsvertretung mit Beginn von Agricolas Einsatz in der Weise zu Umstrukturierungen, daß von nun an ein separater Handelsrat eingesetzt wurde und die außenpolitische sowie die handelspolitische Abteilung damit stärker voneinander getrennt wurden.²⁸ Ein Schwerpunkt der Arbeit der DDR-Handelsvertretung sollte darin bestehen, die „Kontakte zu den Spitzen der Regierung weiter zu festigen und neue vor allem Arbeitskontakte in den verschiedenen Ministerien und Institutionen des finnischen Staates zur Wahrnehmung unserer Interessen in Finnland zu schaffen.“²⁹ Entsprechend dieser Direktive bemühten sich die DDR-Vertreter in den folgenden Jahren – eigentlich bis hin zur Anerkennung – vorrangig, ja fast vordergründig, um Kontakte zu Regierungsmitgliedern zu höheren Beamten, Parlamentariern, zu Parlamentsfraktionen und zu hochrangigen Politikern verschiedener Parteien. Sie versuchten diese zu Besuchen in der DDR zu animieren bzw. Einladungen für hochrangige DDR-Politiker nach Finnland zu erwirken. Die DDR-Führung war sich zweifellos dessen bewußt, daß die Bundesrepublik in Finnland über wesentlich bessere Positionen verfügte,

vor allem hatte die DDR der Bundesrepublik auf dem finnischen Markt nichts gleichwertiges entgegenzusetzen.

Am erfolgreichsten agierte und konkurrierte die DDR mit der Bundesrepublik auf kulturellem und sportlichem Gebiet, dem wohl einzigen Terrain, auf dem Finnland von der im allgemeinen lästigen deutsch-deutschen Konkurrenzsituation wirklich profitierte. Als das seit Ende der 50er Jahre deutlich wurde, begann die Bundesrepublik Finnland mehr Aufmerksamkeit zu schenken und machte es vorübergehend zu einem Schwerpunkt in der Auslandsarbeit.³⁰

Es war zweifellos so, daß die DDR in dem beständigen Bestreben, ihren Status in Finnland unbedingt weiter aufzubessern, in vieler Hinsicht den Bogen überspannte und über längere Perioden eine vordergründige politische Propaganda betrieb, die bei vielen Finnen nicht ankam und in Einzelfällen auch ein Einschreiten des finnischen Außenministeriums zur Folge hatte.³¹ Andererseits brachten aber auch die bundesdeutschen Vertreter mit ihren wiederholten Protesten – u. a. wegen des Hissens der sog. Spalterflagge oder des Spielens der DDR-Nationalhymne – das finnische Außenministerium mehrfach in eine schwierige Lage.³² Die offiziellen finnischen Stellen verhielten sich gegenüber den stereotypen Versuchen beider deutscher Staaten, ihre eigenen Auffassungen über den jeweils anderen Staat und über die Lösung der deutschen Frage an den Mann zu bringen, distanziert, vermieden möglichst jede Stellungnahme zu derartigen Aktionen und waren bestrebt, keine Positionen für oder gegen die eine oder andere Seite zu beziehen.³³ Sie bemühten sich auch immer wieder um eine Ausgewogenheit in den staatlichen Beziehungen zu beiden deutschen Staaten, versuchten die vielfältigen Initiativen der DDR, vor allem in Bezug auf den Abschluß zwischenstaatlicher Verträge in den 60er Jahren zu bremsen, weil jedes Zugeständnis einer Seite gegenüber die andere auf den Plan gerufen hätte. Daher wurde „Passivität in den Beziehungen zu beiden Teilen Deutschlands“ als eine Voraussetzung finnischer Neutralitätspolitik betrachtet.³⁴ Dessen ungeachtet konnte die Bundesrepublik ihre bereits Anfang der 60er Jahre allseitig gut entwickelten Kontakte zu Finnland weiter ausbauen. Und auch der DDR gelang es trotz vieler Probleme und zum Teil selbst verschuldeter Schwierigkeiten im Laufe der 60er Jahre, in Finnland ihr Image und ihre Einflußmöglichkeiten spürbar zu verbessern, in der finnischen Öffentlichkeit immer stärker das Bewußtsein von der Existenz zweier deutscher Staaten durchzusetzen und sich eine wirkungsvolle Lobby für die volle Normalisierung der beiderseitigen Beziehungen zu schaffen.

Die Bundesrepublik warf angesichts derartiger Tendenzen ihr ganzes Gewicht in die Waagschale, um Finnland so lange wie möglich zur Weiterführung seiner Nichtanerkennungspolitik zu bewegen, was ihr zum großen Teil ja auch gelang.

Fazit: Die deutsche Frage hatte sich schon sehr frühzeitig für Finnland als ein überaus diffiziles Problem erwiesen. Die Teilung Deutschlands begründete insofern ein grundlegendes Dilemma finnischer Außenpolitik, als die deutsche Spaltung einer der ersten Fälle war, in denen sich Finnland vor eine Wahl zwischen Ost und West gestellt sah.³⁵

Finnland wollte weder als einzige westliche Demokratie die DDR noch – aus Rücksicht auf die Sowjetunion – allein die Bundesrepublik anerkennen und regelte daher die Beziehungen zu beiden deutschen Staaten auf einer sehr niedrigen Ebene, was die Herstellung vielseitiger Kontakte in den verschiedensten Bereichen aber keineswegs beeinträchtigte. ■

Anmerkungen

¹ Ilmari Harki, *Sotakorvausten aika*, Jyväskylä 1971, S. 89.

² Siehe: Ulkoministeriön Arkisto, im folgenden UM, 12 L Saksan, P. M. Suomen Saksan-politiikan muotoutumisen 1947–1953, von Keijo Korhonen, 8. 9. 1967, S. 2.

³ Ebenda.

⁴ UM, C 5 Raportit Berliini 1944–1949.

⁵ Berliner Zeitung vom 18. 10. 1949.

⁶ UM, 7 D 2, Saksan kysymys, Kansio 301, T. H. Heikkilä, P. M. Itä-Saksan kysymys, Helsinki 24. 10. 1949.

⁷ UM, 12 L Itä-Saksa, T. H. Heikkilä, P. M. Saksan demokraattisen tasavallan tunnustaminen, 5. 4. 1950.

- ⁸ UM, 58 B Itä-Saksa, T. H. Heikkilä, Saksan demokraattisen tasavallan tunnustaminen, 30. 1. 1950.
- ⁹ Wie Anm. 7
- ¹⁰ J. K. Paasikiven päiväkirja 1944–1956, Bd. 2: 25. 4. 1949–10. 4. 1956, Hrg.v. Yrjö Blomstedt/Matti Klinge, Porvoo-Helsinki-Juva 1986, S. 103 und 113.
- ¹¹ UM, 58 B 1 Itä-Saksa, Kansio 147.
- ¹² Siehe Schreiben von Staatssekretär Genter-Gilmans an Außenminister Dertinger vom 27. 3. 1950, in: Stiftung der Parteien und Massenorganisationen der DDR, im folgenden: SAPMO, NY 4090/490 Nachlaß Grotewohl, Blatt 176 f.
- ¹³ Außenminister Dertinger an Grotewohl vom 28. 3. 1950, in: SAPMO, NY 4090/490 Nachlaß Grotewohl, Bl. 173 ff.
- ¹⁴ Ackermann schrieb u. a. weiter: „...Die Finnische Regierung ist an diesem Handelsvertrag sehr interessiert, sie zögert aber noch, die DDR de jure anzuerkennen. Es ist uns nahegelegt, unter diesen Umständen die Unterzeichnung des Handelsvertrages nicht vorzunehmen, sondern diesen politischen Schritt abzuwarten.“ Zwei Begegnungen mit Heikkilä hätten klar gezeigt, daß „die Regierung Finnlands die de-jure-Anerkennung in die Wege zu leiten beabsichtigt. Würde der Handelsvertrag unterzeichnet werden, so hätte sie keinen Grund mehr dazu. Von höchster Stelle hat man uns aber wissen lassen, daß Interesse für die Aufnahme normaler diplomatischer Beziehungen zwischen der DDR und Finnland besteht...“ Brief Ackermanns an Ulbricht vom 26. 4. 1950, in: SAPMO, NY 4182/1314 Bestand: Walter Ulbricht.
- ¹⁵ Wie Anm. 7
- ¹⁶ Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, im folgenden: PAAA, Abt. 2, Bd. 247, Aufzeichnung, gez. Kordt, 6. 1. 1953.
- ¹⁷ Vgl.: Ulkopoliittisia lausuntoja ja asiakirjoja, Ulkoasiainministeriön julkaisuja (ULA), 1973, Helsinki 1974, S. 75.
- ¹⁸ PAAA, Abt. 2, Bd. 247, Aufzeichnung, gez. Strohm, 6. 4. 1954.
- ¹⁹ UM, 7 D 2 Saksan kysymys, R. R. Seppälä, Suomi ja Saksan kysymyksen ratkaisu, vom 16. 2. 1955.
- ²⁰ UM, 7 D 2 Saksan kysymys, Kansio 303.
- ²¹ Siehe: Peter Lübbe, Kulturelle Auslandsbeziehungen der DDR. Das Beispiel Finnland, Bonn 1979, S. 67.
- ²² Vgl. UM, 7 D 2, Saksan kysymys, Kansio 303, V. J. Ahokas, Suomen ja Saksan suhteitten järjestyminen, 27. 9. 1955.
- ²³ UM, 12 L Länsi-Saksa, R. R. Seppälä, 27. 9. 1955.
- ²⁴ UM, 12 L Länsi-Saksa, Olavi Munkki, Raportti n:o 5, 25. 2. 1956.
- ²⁵ SAPMO, DY 30/IV 2/20/281, ZK der SED, Abt. Internationale Verbindungen, Bl. 75, Protokoll vom 27. 12. 1960.
- ²⁶ Siehe u. a.: PAAA, Ref. 203, Bd. 138, Betr.: Allgemeine Instruktion für den neuen Leiter der Handelsvertretung in Helsinki, 17. 3. 1961; PAAA; Ref. 203, Bd. 139, v. Brentano an den Leiter der Handelsvertretung der Bundesrepublik Deutschland in Finnland, Dr. Böx, 10. 8. 1961.
- ²⁷ SAPMO, DY 30 IV 2/20/284, Bl. 29.
- ²⁸ Ebenda, Bl. 2 ff.
- ²⁹ SAPMO, DY 30 IV 2/20/ 284, Bl. 31.
- ³⁰ Siehe u. a. PAAA, Abt. 2., Bd. 247 Halbjahresbericht der Handelsvertretung 1959, vom 30. 6. 1959, oder PAAA, Ref. 203, Bd. 141, Aufzeichnung von VLR I Dr. Geffcken, vom 14. 12. 1959.
- ³¹ SAPMO, DY 30 IV A 2/20/567, Bl. 12, Rechenschaftsbericht, 10. 5. 1964.
- ³² Siehe u. a.: PAAA, Ref. 203, Bd. 139, Overbeck an AA, 17. 11. 1960.
- ³³ SAPMO, DY 30 IV A 2/20/566, Vermerk über ein Gespräch mit dem Botschaftsrat der UdSSR-Vertretung in Finnland, 18. 3. 1964. Die bundesdeutsche Seite vermerkte mehrfach kritisch, daß die finnischen Behörden die westdeutschen Proteste gegen eine Überschreitung der Befugnisse von seiten der DDR-Vertretung nicht genügend ahndeten. Siehe u. a. PAAA, Ref. 203, Bd. 147, HV an AA, Betr.: Sowjetzonal Handelsvertretung in Helsinki, vom 21. 4. 1959.
- ³⁴ UM 12 L Saksa (Itä-Saksa), Max Jakobson, P. M. vom 21. 9. 1963.
- ³⁵ Vgl. Tuomas Forsberg, Finnland und Deutschland, in: Nordeuropa und die deutsche Herausforderung, hrg. v. Burkhard Auffermann/Pekka Visuri, Baden-Baden 1995, S. 144

**TRANSPORTPROBLEM
ALS RAHMENBEDINGUNG**

Strukturen und Perspektiven des Ostseeverkehrs seit 1945

Hans Böhme

Dipl.-Volkswirt, Dr. rer. pol., Leiter der Verkehrsforschung am Institut für Weltwirtschaft (IfW) an der Universität Kiel. Seit 1970 am IfW, zuvor an der Universität Göttingen. Verkehrswirtschaft, Schwerpunkte u. a. Seeverkehrs- und Seehafenwirtschaft, Verkehr im Ostseeraum. Hierzu zahlreiche Veröffentlichungen und Gutachten (seit 1974), u. a. zu den Wirkungen der politischen Öffnung des Ostens auf die Ostseehäfen Schleswig-Holsteins (1990).



In diesem Themenblock des 4. Snellman-Seminars geht es um den Verkehr im Ostseeraum. Damit geht es zugleich natürlich um die Grundlagen einer weiträumig verflochtenen Wirtschaft, wie sie dieser Raum darstellt. Sieht man auf die Karte, so kann kein Zweifel daran sein, daß diese Verflechtung auf den Seeverbindungen beruht, die hier auf besonders günstige Voraussetzungen stoßen. Und ein Blick in die Geschichte lehrt, daß der Ostsee stets die zentrale verbindende Funktion für den schon früh entwickelten Handel zukam – die HANSE lieferte das klassische, aber nicht das einzige Beispiel. Die Seeorientierung in diesem Wirtschaftsraum ist auch heute unübersehbar – zugleich aber auch die Leistungsfähigkeit und die verbindende Kraft des Verkehrsträgers Seeschifffahrt. Dafür spricht auch die riesige Zahl großer und kleiner, ja kleinster Häfen an den Ostseeküsten. Immer war die See das Bindeglied des Ostseeraums; das ist ein klarer Kontrapunkt zur „neuezeitlichen“ Ansicht, daß nur Landwege verbinden können!

Zur Einführung hier ein Überblick über wichtige Charakteristika des Ostseeraums. Die Ostsee hat eine Oberfläche von 420.000 qkm; das sind nur 0,1 v.H. der 361 Millionen qkm, die die Weltmeere ausmachen. Aber ihr Anteil am Weltseeverkehr ist mit 6 bis 7 v.H. – ganz genau ist es nicht feststellbar – in jedem Fall bedeutend größer. Die dänischen Meerengen ermöglichen stets den Anschluß an die Weltmeere; sie werden seit nunmehr 101 Jahren durch den Nord-Ostsee-Kanal ergänzt. Man spricht daher von internem und externem Ostseeverkehr: der erstere verbindet nur Häfen innerhalb des Ostseeraums; externer Verkehr passiert die Zugänge auf dem Wege von und nach Häfen außerhalb dieses Raums, mögen sie nahe oder weit entfernt sein. Der Umfang dieses Verkehrs im ganzen liegt in einer Größenordnung von etwa 275 Mill. t. Der externe Verkehr dürfte sich um 180-200 Mill. t im Jahr bewegen, von denen 30 v.H. durch den NOK, 70 v.H. um Skagen gehen. Die Häfen an der Ostsee dürften insgesamt zwischen 400 und 450 Mill. t umschlagen, wobei Massengüter dominieren und der Hafen Ventspils (Windau) in Lettland lange an erster Stelle stand mit fast 35 Mill. t, meistens Mineralöl. Im Passagierverkehr wurden rund 50 Mill. Personen befördert, davon 20 Mill. auf dem Öresund und 10 Mill. auf der Bottensee.

Dieses Seminar befaßt sich mit der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Ich werde dementsprechend versuchen, ein halbes Jahrhundert Verkehr im Ostseeraum zu skizzieren. Die beiden wichtigen Schwerpunkte sind aus dem Vortragstitel erkennbar: nämlich Strukturen und Perspektiven. Hinzufügen will ich als Drittes die Dynamik, die den Ostseeverkehr in diesen fünfzig Jahren in einem ungewöhnlichen und oft wegweisenden Umfang gekennzeichnet hat. Wandel und Neuerung sind die Leitsterne gewesen und werden es wohl auch künftig noch blei-

ben. Die Triebkräfte dieser Dynamik kann man sowohl in der Politik als in der Wirtschaft finden.

Richtet man den Blick zunächst auf die Situation unmittelbar *vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges*, so läßt sie sich für das Verhältnis Deutschland-Finnland etwa wie folgt kennzeichnen: Deutschlands Küste reichte von Emden bis nach Ostpreußen, mit nur geringen Unterbrechungen durch Polen und Danzig, und zu Finnland gehörte noch der Hafen Wiborg. Und die baltischen Republiken waren – wie heute wieder – selbständige Länder. Aus deutscher Sicht ist von Interesse, daß Stettin zu jener Zeit der zweitgrößte deutsche Hafen war nach Hamburg, daß die heutigen deutschen Ostseehäfen – darunter auch Rostock und Lübeck – jedoch nur einen geringen Hafenumschlag hatten.

Der internationale Güterverkehr der Ostseeländer wurde auf 78 Mill. t geschätzt, davon nur 11 Mill. t interner Verkehr. Er war gerade im deutsch-finnischen Verhältnis gekennzeichnet durch das Muster Rohstoffe gegen Industrieprodukte, in dem Finnland schon seit langem wichtiger Lieferant von Holz und Holzprodukten war. Große Bedeutung hatte allerdings auch das Massengut Steinkohle, das in der Richtung nach Norden transportiert wurde. Zwischen den beiden Ländern wurden 1938 insgesamt 1,3 Mill. t Ladung bewegt, die wohl nur ausnahmsweise nicht auf dem Seeweg befördert wurde.

Das Bild der *Seeverbindungen* wurde damals von konventionellen Schiffen beherrscht; von Fähren und Containern sprach man zumindest auf diesen Routen noch nicht. Das Dampfschiff dominierte, das Küstenmotorschiff begann ihm aber ernstliche Konkurrenz zu machen, wenn auch nur in kleinem Maßstab. Dem Austausch von Industriegütern – also dem Stückgutverkehr – dienten zahlreiche Linienreedereien, darunter auch finnische. Sie dienten auch als Zubringer im Überseeverkehr der Ostseeländer, der z. B. mit einem Zwischenumschlag in Hamburg oder Bremen abgewickelt wurde. In Finnland wird man sich auch an den Passagierverkehr der FÅA erinnern, der allerdings noch in einem bescheidenen Umfang abblief.

Strukturen des Ostseeverkehrs nach 1945

Dies war im wesentlichen auch der *Ausgangspunkt* nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Die massiven Gebietsverschiebungen, die der Krieg verursachte, läuteten aber eine neue Phase der Geschichte des Ostseeverkehrs ein: Der Auflösung der politischen und wirtschaftlichen Einheit folgte ein Zerfall in zwei Teilräume, die etwas vergrößert durch die Linie Travemünde-Leningrad voneinander geschieden waren. „Links oben“ von dieser Linie waren die marktwirtschaftlichen Länder, „rechts unten“ das sozialistische System zu finden. Aber auch die spätere Aufhebung eben dieser Trennlinie war natürlich eine Folge politischer Einwirkungen, deren Einfluß auch *nach* Auflösung des RGW weiter eine wichtige Determinante der Veränderungen im Ostseeraum geblieben ist. Der Gesamtverlauf der nunmehr rund 50 Jahre, um die es hier geht, läßt sich durch folgende Stadien kennzeichnen: Einheit – Zerfall – Wachsende Divergenz – Krise – Re-Integration – Strukturangleichung und neue Expansion. Damit werde ich mich nun beschäftigen. Dabei muß ich mich auf die Hauptlinien der Entwicklungsdynamik und auf die dahinter stehenden Kräfte konzentrieren und beschränken.

Die „marktwirtschaftliche Ostsee“

Ich beginne mit den Beziehungen zwischen den marktwirtschaftlichen Ländern. Bleiben wir im Bild: Was tat sich im „Links-oben-Teil“ der Ostsee zwischen 1945 und 1990?

Zunächst etwas zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Bereits die 1950er Jahre waren von einem raschen und kräftigen wirtschaftlichen Wachstum im Norden geprägt. Es wurde angetrieben und beschleunigt durch die Integration Skandinaviens in den mitteleuropäischen Wirtschaftsraum. Schlagworte dafür sind die schon früh einsetzende Industrialisierung der nordischen Länder und die verstärkte industrielle Arbeitsteilung. Davon wurde auch Finnland erfaßt. An die Stelle der Funktion als Rohstofflieferant trat die Tendenz zu mehr Industriegütertausch. Mit steigenden Löhnen z. B. in Deutschland kam es zu Industrierwanderungen nach Norden wie etwa in der Papierindustrie. Seit den siebziger Jahren gingen wichtige Anstöße von neuen industrierwirtschaftlichen Prinzipien wie dem sog. „outsourcing“ aus, d. h. der Verringerung der industriellen Fertigungstiefe, sowie den just-in-time Lieferbeziehun-

gen. Politische Mithilfe gab es zunächst durch das Freihandelsabkommen zwischen der EG und den nordischen EFTA-Ländern. Es nahm wichtige Elemente des späteren Beitritts Finnlands und Schwedens zur EG vorweg.

Mit der hier sichtbaren gesamtwirtschaftlichen Dynamik hatte es nicht sein Bewenden. Ebenso dynamisch war der *Verkehr im Ostseeraum*. Er knüpfte nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst an die Vorkriegsjahre an. Das heißt, er spielte sich vorzugsweise mit sog. konventionellen, zum größten Teil noch recht kleinen Schiffen ab. Es gab nur wenige größere Fährverbindungen, die in erster Linie noch dem Schienenverkehr dienten. Die eigentliche Expansionsphase setzte als Folge der fortgesetzten Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs um 1960 ein. Mit ihr begann zugleich der rasche Wandel. Damals wurden die ersten Autofähren in Dienst gestellt – genauer: die ersten Fähr- und Ro-Ro-Schiffe. Verkehrszunahme und technische Innovationen trieben sich in der Folge wechselseitig voran. Auf mehr Fährlinien wurden größere und schnellere Schiffe eingesetzt, denen mehr Stückgut und damit mehr Lkw-Verkehr die Grundlage gab, den sie wiederum verbilligten und beschleunigten. Es kam zur sog. *Internalisierung von Ostseeverkehr*; mehr neue Hafenskapazitäten wurden gebaut. Lübeck entwickelte sich zum größten deutschen Ostseefährhafen. Das Erscheinungsbild der Häfen änderte sich total. Die Industriefunktionen verschwanden in vielen Häfen.

Diese Innovationen kennzeichneten besonders den Seeverkehr zwischen Finnland und Deutschland. Er hat einen technisch hohen Stand erlangt und vor allem in der Relation Finnland-Lübeck erst kürzlich einen weiteren wichtigen Schritt gemacht. Der absolut und relativ stark wachsende Stückgutverkehr hat auch hier die Grundlage abgegeben. Aber auch die wachsenden Exporte der finnischen Forstindustrie erhielten von neuen Transportverfahren erhebliche Anstöße durch Kostensenkungen. Eine andere Neuerung war die Langstrecken-Eisenbahnfährlinie Travemünde-Hanko („Railship“). Und der Fahrgastschiffahrt nicht nur in der Ostsee gaben die immer neuen Investitionen in immer größere Schiffe im Verkehr zwischen Finnland und Schweden weltweit nutzbare Impulse. Insgesamt gesehen haben sich die wirtschaftliche und die technische Dynamik in dieser Zeit fortlaufend gegenseitig ergänzt und angefast.

Die Aufwärtsbewegung hielt lange an, bis das *Wachstum der nordeuropäischen Volkswirtschaften*, ihres Außenhandels und des Ostseeverkehrs in den neunziger Jahren durch eine *Phase unstetiger Entwicklungen* abgelöst wurde, die teilweise auch mit fühlbaren Einbrüchen verbunden waren. So kam es auch im Seeverkehr Finnlands zu Schwankungen und Rückgängen, von denen in erster Linie der Import betroffen war. Die Exporte andererseits erhielten zusätzliche Anreize durch die Wechselkursänderungen gegenüber den kontinentaleuropäischen Währungen. Außer dem Güterverkehr nahm der Passagierverkehr erheblich ab. Die nordischen Länder wurden zwar etwa für Deutsche preisgünstiger, die Verluste an Reisenden aus dem Norden konnten dadurch aber nicht voll aufgefangen werden. Es hat den Anschein, daß diese teils bruchartigen Erscheinungen erst langsam überwunden werden. Dennoch wird man sagen dürfen, daß die Grundlagen für einen mehr oder weniger stetigen Wiederanstieg nach wie vor gegeben sind – allerdings müssen sie genutzt werden.

Die „sozialistische Ostsee“

Der zum sozialistischen System gehörige Teil des Ostseeraums entwickelte sich nach 1945 anders. Dort entstanden *vollkommen neue umfangreiche Verkehrsströme*. Ihre Existenz verdankten sie den groben Verzerrungen der Produktions- und Handelsstrukturen, zu denen die Planwirtschaft führte. Autarkiepolitik und zunehmende Abschottung vom sog. kapitalistischen Weltmarkt, aber auch der Mangel an Devisen waren Anlaß für den Aufbau von Industrien, die *Rohstoffe* über See beziehen mußten oder exportierten – in erster Linie Öl, Erze, Düngemittelrohstoffe, Holz und Kohle. Der Austausch von Industriegütern mit Westeuropa, der auf industrieller Verflechtung beruht, blieb im Vergleich zum marktwirtschaftlichen Teil des Ostseeraums gering.

Die Eigenarten des sozialistischen Außenhandels führten gerade in der *Seeverkehrswirtschaft der RGW-Länder* zu großen strukturellen Unterschieden gegenüber den nicht-sozialistischen Ostseeländern. Der Aufbau *großer Universalhäfen* wie z. B. Rostocks war die Folge der Autarkiepolitik. Besonders charakteristisch waren die zahlreichen *direkten Linienverbin-*

dungen mit überseeischen Ländern – ganz im Gegensatz zu Skandinavien, wo sie immer mehr zurückgingen. Die wenigen Fährverkehre der RGW-Länder konzentrierten sich auf den Eisenbahngüterverkehr. Ro/Ro-Schiffe und Container spielten ebenfalls eine geringere Rolle, weil Osteuropa mit den west- und nordeuropäischen Ländern weitaus weniger eng verflochten war als Skandinavien und der Kontinent untereinander. Die Güterfähren von DDR-Häfen wurden dank niedriger Tarife der DR vorzugsweise von westlichen Verladern genutzt.

Besonders groß waren die Unterschiede im *Fahrgastverkehr*, auch wenn man nicht gleich den dichten Verkehr zwischen Finnland und Schweden als Maßstab anlegt. In dem relativ geringen Passagieraufkommen der wenigen Fährverbindungen zwischen Skandinavien und den RGW-Ländern dominierten infolge der Reisebeschränkungen für deren Einwohner die Reisenden aus dem Norden.

Gleichwohl stiegen Außenhandelsvolumen und Verkehrsaufkommen der RGW-Länder ebenfalls kräftig an. Insgesamt blieb der RGW-Raum aber zunehmend hinter der modernen Verkehrstechnik zurück. Diese erheblich geringere Dynamik war systembedingt. Sie war einer der entscheidenden Gründe für die zunehmend kritische Entwicklung im RGW-Ostseeraum.

Aufhebung der politischen Grenzen

Am Ende dieser Phase der Dis-Integration bot sich ein Bild, das von großen Unterschieden zwischen den beiden Ostseeteilen geprägt war. Etwas vergrößernd gesagt, standen sich wirtschaftliche Determinanten des Wandels im Westen und politische Triebkräfte im Osten gegenüber. Dort begann die zeitweilig rasche Veränderung aber schon bald nach 1980 nachzulassen. Zunächst führte die politische Sonderentwicklung in Polen einerseits zu Einbrüchen in dessen Außenhandel und Seeverkehr, andererseits aber auch zum Aufbau der Fährverbindung Mukran-Klaipeda, die Ende 1986 ihren Dienst aufnahm und Polen umging. Diese Parforce-Leistung der DDR kann man vielleicht als den Gipfel der getrennten Entwicklung des sozialistischen Ostseeraums bezeichnen. Die neue Fähre erreichte die geplanten Ladungsmengen (5,4 Mill. t/Jahr) nicht und wurde vorzeitig gebremst.

Mit der politischen Wende haben sich die Eigenarten der sozialistischen Wirtschaft immer schneller aufgelöst. An die Stelle der Planlenkung, die für die besonderen Strukturen und die Abweichungen von westlichen Mustern ursächlich war, trat zumindest tendenziell die Steuerung der Wirtschaft durch Marktpreise. Rentabilität und Gewinn wurden für die Unternehmen auch im Verkehrssektor wieder ausschlaggebend. Am augenfälligsten sind die Folgen in der Linienschifffahrt: die direkte Linienfahrt mit Übersee ist zum größten Teil verschwunden; stattdessen werden – für die frühere DDR – wieder Nordseehäfen benutzt, oder die Ladung wird dort zwischenumgeschlagen. Im Binnenverkehr wird der verordnete Vorrang der Eisenbahn durch den Lastwagen zurückgedrängt. Fähr- und Ro/Ro-Schifffahrt nehmen deshalb zu.

Zukünftige Perspektiven des Ostseeraums

Die Tendenzen, die ich eben analysiert habe, weisen darauf hin, daß der Prozeß der Re-Integration des Ostseeraums bereits in Gang gekommen ist. Damit stellt sich die Frage, wie es weitergehen wird und wie der künftige – einheitliche – Verkehrsraum aussehen wird. Dazu kann man feststellen, daß sich die schon länger wirksamen Triebkräfte in den westlichen Ländern und diejenigen Impulse überlagern, die von dem Wandel im Osten ausgehen. Ich greife drei Schwerpunkte heraus: Außenhandelsentwicklungen, Verkehrsentwicklungen und den Wettbewerb zwischen Land- und Seewegen.

Außenhandelsentwicklungen

Was zunächst die *Tendenzen in dem Teil des Ostseeraums* betrifft, den ich als „westlich“ bezeichnet habe, so ist die *allgemeine Prognose für den Nordland-Verkehr* weiter günstig. Im Verkehr der *marktwirtschaftlichen Länder* Mitteleuropas und des Nordens wird das seewärtige Ladungsaufkommen weiterhin spürbar zunehmen.

Diese Erwartung stützt sich wie bisher auf wirtschaftliches Wachstum, verstärkte industrielle Verflechtung zwischen dem *Norden und dem Kontinent* und weiter verfeinerte Arbeitsteilung. Die Vollendung des europäischen Binnenmarktes zum 1. 1. 1993 hat dazu neue Anstöße gegeben; die Stichworte Liberalisierung und Deregulierung seien hier genannt. Das Gleiche gilt für den Beitritt des Nordens zur EU bzw. zur engeren, wenn auch informellen Verbindung mit ihr. In diesem Sektor dürfte es eher um eine *Fortschreibung der bisherigen Trends* gehen. Der Verkehr wird wie bisher vor allem von der Expansion des *Industriegüter-austauschs* sowie von den traditionellen Forstproduktenlieferungen des Nordens geprägt sein.

Verschiedene Gründe sprechen aber dafür, daß das *Expansionsstempo geringer* sein wird als in den siebziger und achtziger Jahren. Denn: Das wirtschaftliche Wachstum verlagert sich auf Sektoren, die weniger material- oder handelsintensiv sind (*Dienstleistungssektor*). Auch die Struktur und die Beschaffenheit der Industrieproduktion ändern sich: die Erzeugnisse werden *kleiner und leichter* – es ist bezogen auf den Wert weniger Menge zu befördern. Dazu kommt, daß sich die Liberalisierung im Rahmen des europäischen Binnenmarktes großenteils auf den Austausch von Dienstleistungen richtet. Sie unterscheidet sich darin vom Zollabbau in der ersten Phase der EG. Zudem deutete die starke Beschleunigung der Verkehrszunahme schon gegen das Ende der achtziger Jahre darauf hin, daß Binnenmarkteffekte bereits vorweggenommen worden sind. Ein gewisser *Abkoppelungseffekt gegenüber der Sozialproduktentwicklung* ist deshalb wahrscheinlich.

Im *Passagierverkehr* dürfte der eigentliche Reiseverkehr eher nur langsam expandieren. Im Freizeitsektor können die Passagemärkte zwar mit Hilfe neuer Angebotsformen durchaus vom Anbieter „gemacht“ werden. Die vorgesehene Aufhebung der Zollfreiheit für Bordeinkäufe und -verzehr wird aber ab 1999 die Grundlagen des Fährgeschäfts stark verändern. Davon werden allerdings die kurzen Strecken – z. B. auch zwischen Finnland und Schweden – wohl relativ am stärksten betroffen sein.

Soviel zu Veränderungen der Grundlagen des Verkehrs, die wir mit großer Wahrscheinlichkeit *im westlichen*, also dem traditionell marktwirtschaftlichen Teil des Ostseeraums erwarten können. Die wichtigste Zukunftsperspektive ist heute aber doch wohl die *Entwicklung des Verkehrs in Polen und der ehemaligen Sowjetunion*.

In diesen Ländern ist der *Außenhandel* nach der Wende zunächst stark zurückgegangen. Der *Hafenumschlag* fiel in den ostdeutschen Häfen zwischen 1989 und 1991 von 25 auf 10 Mill. t; das sind 60 v. H.; in Polen waren es von 1980 bis 1991 40 v. H. Dabei schrumpften vor allem die *Massengutverkehre*; zum anderen sind die *Stückgutverkehre* zusätzlich auch auf andere (Nordsee-) Häfen verlagert worden, weil die Linienreedereien die Abfahrten von ihren Heimathäfen an der Ostsee drastisch eingeschränkt haben. Dieses Tal ist inzwischen überall durchschritten. Außer veränderten Handelsstrukturen entstehen in diesen Ostseeländern inzwischen auch neue Verkehrsströme.

Eine *begründete Perspektive* für eine so rasche und nachhaltige Ausweitung der Handelsbeziehungen mit den osteuropäischen Ländern, wie sie vielfach erwartet wurde, läßt sich gegenwärtig allerdings (noch) nicht entwickeln. Insbesondere gibt es derzeit keine zuverlässige Antwort auf die Frage nach dem Zeithorizont einer solchen 2. Phase des Wandels. An dieser Stelle kann es deshalb nur um *einige Hypothesen* gehen.

Neue (See-) Verkehrsstrukturen

Wenn sich die osteuropäischen Volkswirtschaften verstärkt auf die Weltmärkte orientieren, kann man auf lange Sicht eine *Annäherung an diejenigen Verkehrsstrukturen* erwarten, die im „westlichen“ Teil der Ostsee typisch geworden sind. Diese nachholende strukturelle Angleichung wird sich aber wohl über einen langen Zeitraum erstrecken. Seine Dauer wird wesentlich davon abhängen, wie rasch ein Umbau der planwirtschaftlichen Produktionsstrukturen gelingt. Vorerst dürfte der Anteil von Rohstoffen am Außenhandel zumindest Rußlands bzw. der GUS-Länder noch relativ hoch bleiben. Wenn sich die bisher noch rudimentäre Arbeitsteilung intensiviert, wird aber auch hier der echte Austausch von Industrieprodukten zunehmen. Chancen für eine Realisierung solcher Perspektiven können sich z. B. dann bieten, wenn zunächst die baltischen Republiken erfolgreiche Schritte zur Marktwirtschaft machen.

Der Seeverkehr wird weiterhin die zweckmäßigste Variante sein, um die Güter zu befördern.

Da ein konkurrenzfähiger Landweg für den Weiter- bzw. Antransport der Überseeladung von bzw. zu den Nordseehäfen nicht zur Verfügung steht, dürfte der Zubringerverkehr zwischen Nord- und Ostsee weiter kräftig expandieren. Im internen Ostseeverkehr hat der politische Wandel schon bald zur *Aufnahme neuer Liniendienste* geführt. Beispiele sind die Routen zwischen Kiel und St. Petersburg bzw. Klaipeda/Riga, oder zwischen Finnland bzw. Schweden und Tallinn bzw. Riga. Einem Roll-on/Roll-off-Verkehr auf der Straße stehen in Rußland bzw. der GUS allerdings noch Schwierigkeiten entgegen; das Verkehrsnetz ist dünn und die Distanzen sind groß. Ähnlich sieht es mit den Häfen aus, deren Leistungsfähigkeit noch vergleichsweise gering ist. Mit dem Abbau politischer Spannungen können die baltischen Häfen ihre Funktionen als Transitplätze für den russischen Außenhandel wieder stärker entfalten (Tallinn, Muuga; Riga, Ventspils; et al.).

Richten wir den Blick noch einmal auf Finnland: Seit dem Ende der Sowjetunion konnte die *finnische Seeverkehrswirtschaft* von den Effizienzunterschieden zwischen ihren eigenen und den östlichen Häfen profitieren. Sie konnte einen Transitverkehr mit Rußland aufbauen, der auf dem Landweg abgewickelt wird. Die Transportmengen haben allerdings seither geschwankt; sie wurden vor allem von russischen Einfuhrzöllen und anderen Importrestriktionen betroffen. Zum anderen wird versucht, die finnischen Häfen längerfristig in die *Abwicklung von Verkehr aus den nordwestrussischen Regionen* einzuschalten. Dazu werden die Eisenbahnnetze auf beiden Seiten enger verknüpft; daß die Spurweite der Bahnen in Finnland und Rußland die gleiche ist, begünstigt das natürlich.

Es wird sich zeigen müssen, wie nachhaltig die Erfolge sein werden, die sich entweder bereits ergeben haben (Transit) oder die noch erhofft werden. Dabei spielen zahlreiche Faktoren mit, so etwa die Frage der *Wettbewerbsfähigkeit des Hafens St. Petersburg*, die Entscheidung über den Bau neuer Hafenskapazitäten entweder in Petersburg oder in der Umgebung, aber auch das künftige Verhältnis zwischen *Rußland und den baltischen Republiken*, die über entsprechende Umschlagskapazitäten für einen Transitverkehr mit Rußland verfügen. Schließlich muß man auch an den *See-Fluß-Transport* denken, der in Rußland ja ungewöhnliche Möglichkeiten bietet. Je mehr er sich entfaltet, desto weniger Gelegenheiten für den Aufbau von Transitverkehren bieten sich für Länder wie Finnland oder die baltischen Länder.

Aus deutscher Sicht geht es in erster Linie um die früheren DDR-Häfen, die schon früh – in der Aufbauphase der DDR – mit Finnland verbunden wurden. Immer wieder erörtert wird die Einrichtung einer Eisenbahnfähre zwischen Mukran auf Rügen und Finnland, für die Chancen im Transitverkehr Kontinent – Finnland – Rußland gesehen werden. Aber auch Ro/Ro-Dienste werden geprüft. Voraussetzung für einen Erfolg ist aber eine Zunahme des Ladungsstroms, der aus Ostdeutschland und anderen Ländern wie Tschechien, Österreich, Ungarn und den Balkanländern stammt oder dorthin fließt. Das heißt, die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Regionen muß sich nachhaltig beschleunigen. Wann diese Voraussetzung erfüllt sein wird, läßt sich nicht absehen. Dazu kommt, daß die polnischen Häfen im Wettbewerb zu den deutschen stehen.

Wettbewerb zwischen See und Land

Eine andere Perspektive betrifft den Wettbewerb zwischen See und Land. Die künftigen Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Ostseeraum werden gegenwärtig häufig erörtert. Damit ist vor allem die Frage gemeint, ob ein schärferer Wettbewerb zwischen dem Seeweg und Landverkehrsträgern zu Verkehrsverlagerungen führen wird. Zentrale Punkte sind dabei die sog. „festen Querungen“ der dänischen Meerengen und des Fehmarnbells. Feste Verbindungen werden zwar kritisiert, u. a. mit Blick auf ihre extreme Verkehrsbündelung und die daraus resultierende Anfälligkeit gegen Störungen. Gleichwohl wird oft erwartet, daß der Verlauf der Verkehrsströme durch solche infrastrukturpolitischen Maßnahmen erheblich geändert werden kann. Die These, daß die *Eisenbahn* künftig eine wesentlich größere Rolle spielen wird, läßt sich vorerst allerdings kaum belegen. Es gibt nach wie vor erhebliche systembedingte Nachteile der Bahn gegenüber dem Lkw. So besteht im Schienenverkehr noch immer eine deutliche Diskrepanz der Anforderungs- und Leistungsprofile.

In unserem Zusammenhang hätten solche Veränderungen der Verkehrsteilung wenig Bedeutung, da der Finnlandverkehr ohnehin wohl kaum von diesen Bauten betroffen sein dürf-

te. Das kann eher der Fall sein, wenn es um den Plan einer „Baltischen Magistrale“ geht. Damit ist eine küstenparallele Autobahn zwischen Tallinn/St. Petersburg und Deutschland gemeint. Angesichts des vorhandenen Wasserweges erscheint der Bau einer solchen annähernd küstenparallelen Straße für den Fernverkehr wenig sinnvoll; leistungsfähige Hinterlandverbindungen der baltischen Häfen dürften auch angesichts der sehr großen Landentfernungen eine ökonomisch günstigere Lösung sein.

Schlußbetrachtung

Dieser Überblick über fünfzig Jahre Ostseeverkehr stellt auch einen Rahmen für die Beziehungen zwischen Finnland und Deutschland dar. Es sind Jahrzehnte einer außergewöhnlichen Dynamik gewesen, was den Güterverkehr – also die Ladung – betrifft, aber auch den Passagierverkehr und die Seeverkehrs- und Hafentechnik. Es ist ein weiter Weg vom kohle-gefeuerten kleinen Ostseefrachtdampfer noch der Jahre um 1950 und der modernen großen und schnellen Güterfähre – und ebenso vom kleinen Fahrgastdampfer „Arcturus“ zur „Finnjet“. Der Blick in die Zukunft ist noch von der Unsicherheit im Osten getrübt.

Versucht man dennoch ein kurzes Fazit, so läßt sich folgendes feststellen:

- der Wirtschafts- und Verkehrsraum Ostsee wird voraussichtlich immer mehr zusammenwachsen; damit wird eine Produktions- und Wohlstandszunahme verbunden sein;
- die Aussichten für Fortsetzung und Erweiterung der Expansion von Außenhandel und Verkehr im Ostseeraum sind durchaus günstig; eine Zunahme um 150 bis 200 Mill. t in den nächsten 15-20 Jahren ist prognostiziert worden;
- Voraussetzung sind aber überall stabile und wachstumsfördernde Rahmenbedingungen;
- im Osten ist eine konsequente Marktorientierung ohne Rückschläge erforderlich;
- das Tempo dieses Prozesses muß hier offen bleiben.

Gelingt aber die politische und ökonomische Stabilisierung, bieten sich im Ostseeraum neue Chancen für einen weiteren Anstieg von Außenhandel und Verkehr, bei dem auch die heute noch nicht beseitigten Unterschiede zwischen dem Nord-Süd- und dem Ost-West-Verkehr verschwinden werden. Der Handelsaustausch der Anrainerländer wird sich auch künftig vor allem auf den Seeweg – oder besser: die Seeverbindungen – stützen. ■

Schifffahrt tut not – Schiffstransporte ohne Alternative

Schiffsverkehre und -entwicklungen zwischen Finnland und Deutschland nach 1945

Claus-Achim Eschke

Geb. 1931 in Ratzeburg.
Abitur, Ausbildung zum
Schiffahrtskaufmann bei
F. Ivers & Co. GmbH, Lü-
beck, einer Vorgängerfirma
der heutigen Poseidon
Schiffahrt AG, Lübeck.
Letzte Position dort bis
1997: Vorsitzender des
Vorstandes der Poseidon
Schiffahrt AG, seither im
Ruhestand bzw. Mitglied
des Beirats. Außerdem: seit
1973 Honorarkonsul von
Finnland, Vors. der Finn-
Deutschen Vereinigung,
Vizepräsident der DFHK
Helsinki, 1989/91 deren
Präsident, Vicepräses der
IHK zu Lübeck, 1. Vors.
des Vereins Lübecker See-
hafenbetriebe e. V.



Seeweg mit Tradition – Die Entwicklung bis 1945

Die Bindung Finnlands zum europäischen Kontinent – und insbesondere zum deutschen Raum – hat eine lange Tradition. Vor allem die Hansezeit hatte hier prägende und anhaltende Wirkung, die sich in der Baukunst, in der Zusammensetzung der finnischen Stadtbevölkerung und in der Verfassung finnischer Städte äußert.

Bevorzugter Kontinentalhafen der Finnen ist immer Lübeck gewesen – ohne die Bedeutung anderer Häfen wie Bremen oder Hamburg schmälern zu wollen, die zeitweilig zumindest die erste Geige in der Seewegsrelation Deutschland – Finnland spielten.

Bereits im 16. Jahrhundert, am Ende der hansischen Zeit, fuhren von jährlich 55 Schiffen 25 von Lübeck nach Finnland, in den beiden darauffolgenden Jahrhunderten waren es durchschnittlich nur 15 und maximal 28 Schiffe pro Jahr. Der schwedische und der kontinentale Merkantilismus reduzierten die beiderseitigen Beziehungen auf ein Mindestmaß. Erst als im 19. Jahrhundert hinderliche Schranken fielen, gab es wieder mehr Seeverkehr. In den 1860er Jahren schnellte die Zahl auf viele hundert Fahrten pro Jahr.

In Lübeck wurde der Finnland-Verkehr zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch die damalige französische Okkupation mehr oder minder lahmgelegt. Die französischen Truppen beschlagnahmten sogar den finnischen Schoner „Apparence“. Erst ab 1820 kam der Schiffsverkehr mit Finnland wieder in Schwung. Die Fracht damals: aus Finnland meist Schwergut und Sperrgut (besonders Holzladungen), nach Finnland hochwertige Qualitätsware, die weniger Raum beanspruchte.

Zwischen 1824 und 1833 liefen 205 Schiffe aus Finnland und Rußland Lübeck an, zwischen 1834 und 1843 schon 222. Die Zahlen ausgehender Schiffe in diesen Jahren: 209 und 230. Zahlen, von denen die Häfen von Mecklenburg, Hamburg, Bremen damals weit entfernt waren.

Über einen regelmäßigen Passagierverkehr zwischen Travemünde und Finnland diskutierte man bereits 1828 – in dem Jahr, in dem die englische St. Petersburg-Lübecker-Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet wurde. Zwei Jahre später gründete Hinrich Martin Gehrckens I in Hamburg die Reederei H. M. Gehrckens, die später eine bedeutende Rolle im Finnland-Verkehr spielen sollte. Später mehr dazu.

Erst in den 1850er Jahren fuhren die ersten Dampfschiffe im Verkehr zwischen Lübeck und Finnland, stärker jedoch auf Initiative der Finnen als der Hansestädter. Es dauerte jedoch zwei weitere Jahrzehnte, bis der Dampferanteil im Verkehr mit Finnland ein Viertel erreich-

te. Mitte der 1870er Jahre zieht die Dampfschiffahrt in der Frachtleistung gleich mit den eingesetzten Segelschiffen, 1885 ist zum erstenmal die Dampferkapazität größer.

Die wachsende Bedeutung des Finnland-Verkehrs läßt sich auch an folgendem erkennen: In den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden 4 der 20 Lübecker Hafenschuppen für den finnischen Verkehr genutzt.

Vor allem Massengüter wie Holz und Eisen kamen aus Finnland. Die Importmenge lag bedeutend über der im Lübecker Hafen umgeschlagenen Exportmenge. Vom Wert her wog aber 1 Tonne Exportgut rund 8 Tonnen Importgut auf.

1891/92 liefen 9 Dampfer regelmäßiger Dampfschiffslinien in festen Wochentouren von Lübeck aus die finnischen Häfen Hangö, Åbo, Wasa, Gamla-Carleby, Jacobstad, Brahestad, Uleåborg, Helsingfors, Wiborg, Kotka, Frederikshamn, Borga, Nystad, Räsö (Vorhafen von Björneborg) an. Außerdem verkehrten Extraschiffe bei Bedarf und in längeren Abständen zusätzlich zum Küstenverkehr.

Von geradezu historischer Bedeutung in den frühesten Beziehungen Lübecks zu Finnland war das Handelsgut Salz. Zwar hat die deutsche Salzausfuhr im 19. Jahrhundert ihre beherrschende Stellung auf dem finnischen Markt verloren, aber innerhalb der deutschen Salzexporte nach Finnland nahm Lübeck eine Monopolstellung ein. Bis zur Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals im Jahr 1900 wurde das Salz fast vollständig per Eisenbahn nach Lübeck geschafft. Dann verlagerte sich der Transport des zum größten Teil aus der Provinz Sachsen stammenden Salzes auf die Binnenwasserstraße – und der Export nach Finnland steigt sprunghaft an. Dazu als Beispiel drei Zahlen zur Lübecker Salzausfuhr nach Finnland:

1886	1.531 dz
1900	4.950 dz
1908	45.955 dz

Was das Salz in der Suppe, ist der Wein im Glas: Finnland importierte über Lübeck vor allem Spirituosen und „heiße Weine“, wie Portwein, Madeira und Sherry so liebevoll bezeichnet werden, aber auch in Lübeck veredelte Bordeauxweine. Wer kennt nicht den guten Rotspan?

Als Kohleausfuhrhafen für Finnland – vor allem als Transithafen für Steinkohle aus Großbritannien – spielte Lübeck seit den 1880er Jahren bis 1905 eine wichtige Rolle. Ab 1906 konzentrierten sich die Finnen auf die direkte Einfuhr von der britischen Insel. Zement wurde vor allem von Stettin und Lübeck nach Finnland verschifft. Zur Zeit der Kronsbeerenernte kamen ganze Schiffsladungen aus Finnland nach Lübeck und wurden direkt am Kai auktioniert.

Aber auch in Hamburg lief zu dieser Zeit das Finnland-Geschäft: Im Jahre 1900 bot die Hamburg-Finnland-Linie von Ernst Russ Dampferverbindungen unter anderem nach Åbo, Helsingfors, Kotka, Wiborg, Wasa, Uleåborg an.

In Lübeck registrierte man 1909 im Skandinavien- und Finnland-Verkehr 228 Schiffe mit 45.600 RT. 1910 belief sich die abgefertigte Gütermenge in der Stadt an der Trave auf insgesamt 890.000 Tonnen.

Der Erste Weltkrieg verschob die Finnland-Verkehre weiter zugunsten Lübecks. Die Nordsee-Häfen, der Nord-Ostsee-Kanal oder auch Stettin waren so gut wie blockiert, in Lübeck herrschte nun Güter- und Passagierandrang größten Ausmaßes.

Schwere Zeiten folgten in der Nachkriegszeit. Noch 1923 war die erhoffte Besserung im Lübecker Hafen nicht erfolgt, mit Ausnahme des Finnland-Verkehrs, der als zufriedenstellend bezeichnet wurde. 1924 gab es regelmäßige Tourdampferverbindungen nach Wiborg, Kotka, Helsingfors, Hangö, Åbo, Rauma, Mäntyluoto, Kristinestad, Wasa, Jakobstad, Gamla-Carleby, Brahestad, Uleåborg und Kemi. So fuhr die finnische Finska Ångfartygs Aktiebolaget wöchentlich, ebenso die Postdampfer-Linie Lübeck – Finnland 4mal monatlich die Lübeck-Wyburger Dampfsch.-Gesellschaft.

Für die Reederei H. M. Gehrckens war die wichtigste Vereinbarung nach dem Ersten Weltkrieg die Durchfrachtung für die Hamburg-Amerika-Linie. Pünktlich übernahmen die Schiffe Fracht von und nach Amerika. So erreichte die Kunden die Fracht nach 13 Tagen – ob New York oder Helsinki oder Åbo.

1926 nahm die Argo Reederei in Bremen einen Liniendienst von Antwerpen, Rotterdam und Bremen nach Finnland auf. Ihre Eisdampfer hielten selbst im Zweiten Weltkrieg im strengen Winter 1942 den Liniendienst nach Finnland aufrecht.

Mit Beginn des deutschen Rußlandfeldzuges standen immer größere Truppenkontingente auch in Finnland. Mehr und mehr Schiffe wurden der zivilen Schifffahrt entzogen. Auf der Rückfahrt nahmen sie Holz und Papier aus Finnland mit, gelegentlich auch Lebensmittel. Von einem breitgefächerten Liniendienst war nicht mehr zu sprechen. Und es dauerte seine Zeit, wie wir sehen werden, bis er nach dem Zweiten Weltkrieg wieder funktionierte.

Vom mühsamen Neuanfang und verlässlichen Liniendiensten (1945–1959)

Von einem wohlorganisierten Finnland-Verkehr ist unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr zu sprechen. Finnland verfügt 1945 nur noch über 257.000 Tonnen Schiffsraum, lediglich 38,5 Prozent der Vorkriegstonnage von 1939. Und den deutschen Reedern sind härteste Auflagen erteilt.

So legt die Kontrollratsdirektive 37 vom 26. September 1946 fest: Deutsche Handelsschiffe dürfen nicht größer als 1.500 BRT sein und nicht mehr als 12 Knoten laufen. Erlaubter Radius: 2.000 Seemeilen. Schiffe von mehr als 33,5 Meter Länge müssen mit Dampfmaschinen angetrieben sein. Das Ladegeschirr wird auf 3 tons beschränkt. Erst Mitte 1947 wird das Verbot für Auslandsfahrten deutscher Schiffe aufgehoben, im April 1949 Deutschland wieder gestattet, Schiffe bis 7.200 BRT zu bauen.

Ab Sommer 1946 wird in Lübeck Kohle in Richtung Rußland verladen, ebenso für Finnland, Schweden und Dänemark: 240 Schiffe nahmen 213.539 Tonnen dieses Brennstoffes an Bord. Der Gesamtumschlag des Hafens im Vergleich: 440.092 Tonnen. Ein Jahr später sind es bereits schon 952.415 Tonnen. Davon 123.000 Tonnen Koks aus dem Ruhrgebiet für Finnland. Doch es fehlen Eisenbahnwaggons, die Laufzeiten sind lang und verursachen hohe Kosten. Deshalb wird im Laufe 1947 in zunehmendem Maße Ruhrkohle über Binnenwasserstraßen nach Emden gebracht oder über die Benelux-Häfen nach Finnland verfrachtet. Lübeck entwickelt sich immer stärker vom Stück- zum Massenguthafen.

1947 ist das Gründungsjahr von Oy Finlines Ltd. als Korrespondentreederei. Grund: Finnische Industrie- und Handelsunternehmen wollen schnell die finnische Handelsflotte wieder aufbauen. Die Deutsch-Finnische Linie gibt offiziell bekannt, daß sie ihren Dienst zwischen Hamburg und Helsingfors und anderen finnischen Häfen nach Bedarf wieder aufnimmt und zwar durch die FÅA. Nächste Abfahrten ab Hamburg: Dampfer „Innamo“ circa 10. Dezember 1947 (abgefertigt durch Ernst Russ) und Dampfer „Hektos“ circa 17. Dezember 1947 (abgefertigt durch H. M. Gehrckens). Beachten Sie besonders die Angabe „circa“ – heute reden wir in der Linienfahrt von Minuten-Pünktlichkeit.

1948 gibt es noch keine deutsche Nationalflagge, die deutschen Schiffe fahren unter dem Signalstander C (Cäsar), der für „Yes“ steht. Aber: Im Frühjahr werden erstmals Lizenzen an deutsche Reedereien für Ostseefahrten erteilt.

Von insgesamt 393.803 Tonnen, die aus dem Ausland über den Lübecker Hafen eingeführt werden, stammen lediglich 1.797 Tonnen aus Finnland.

Die ins Ausland ausgeführte Gütermenge von 245.081 Tonnen ist gegenüber 1947 um mehr als die Hälfte zusammengeschrumpft. Eine der Ursachen: Die finnischen Schiffe sind dazu übergegangen, Kohlen und Koks unmittelbar von den deutschen Nordseehäfen abzuholen. So werden in diesem Jahr lediglich 496 Tonnen nach Finnland verschifft.

Das sieht in Hamburg anders aus. Aus Finnland kommen 38.633 Tonnen, nach Finnland gehen 19.551 Tonnen, 1949 sind es nur noch 28.713 Tonnen und 10.537 Tonnen. 1938 waren es noch 217.958 und 217.581 Tonnen gewesen.

Im September 1948 nimmt die Bremer Argo Reederei ihren Liniendienst nach Finnland mit den Schiffen „Pinguin“ (in Cuxhaven umgebaut, 16 Passagiere), „Ibis“ und „Specht“ wieder auf. Die beiden letztgenannten waren alte Schiffe aus dem Ersten Weltkrieg. Der 14tägige Liniendienst zwischen Bremen und Helsingfors geschieht in Verbund mit FÅA. Das erste

eingesetzte Schiff war die „Specht“, für Eisfahrt eigentlich nicht geeignet, was aufwendige Reparaturen zur Folge hatte. Fast kentert der Dampfer auf einer Überfahrt: Während eines Sturms verliert er Decksladung und bekommt schwere Schlagseite.

Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1948 präsentiert sich die Hansestadt Lübeck als der Handelsplatz des Nordens und wirbt mit folgendem: „Wenn man endlich berücksichtigt, daß nach allen Ostseehäfen östlich Fehmarns von Lübeck aus der Seeweg etwa 105 sm kürzer ist als von Hamburg durch den Nord-Ostsee-Kanal, so kann zusammenfassend gesagt werden, daß der Hafen Lübeck infolge seiner günstigen Lage im äußersten Südwesten der Ostsee für alle Im- und Exportsendungen von und nach dem Norden die naturgegebene Brücke bildet.“

Die schwedische Halland-Linie bietet mit 8- bis 10tägigen Abfahrten ab Lübeck einen Umladeverkehr über Kopenhagen nach Helsinki. Einen 14tägigen Gemeinschaftsdienst direkt nach Helsinki und in Umladung nach Åbo und Kotka gibt es von den Reedereien Rud. Christ. Gribel – Lübeck-Wyborger Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Im April 1950 wird der Lübeck-Finnland-Liniendienst nach Helsinki und den hauptsüd-finnischen Häfen verbessert. Ein Gemeinschaftsdienst der Poseidon Lübeck-Finnland-Linie mit der Finska Ångfartygs Aktiebolaget bietet jetzt einen regelmäßigen wöchentlichen Tourenverkehr an. Zu den Importprodukten gehören Islandmoos und Preiselbeeren, Käse (Schweiz).

Die Reederei Ivers & Arlt, 1910 in Königsberg gegründet, zieht mit ihrem Hauptsitz von Lübeck nach Bremen. Ihr Neubau-Dampfer „Consult Arlt“ liefert die Seebeck-Werft im Dezember ab. Der 2.494 BRT große, knapp 3.000 Tonnen tragende Dampfer läuft 12 Knoten und macht zunächst eine Monatsreise nach Spanien, fährt dann an der Ostküste der USA und in der Karibik. Im Herbst 1951 bringt er eine Ladung Zucker aus Finnland. Anschließend wird er in der Papierholzfahrt Finnland – Rotterdam eingesetzt.

Im Mai läuft für H. M. Gehrckens in Lübeck die „Wandrahm“ vom Stapel, ein sogenanntes Potsdam-Schiff (H. M. G. hatte bei der LMG in Lübeck auch das erste deutsche Nachkriegsschiff, die „Brook“, in Auftrag gegeben; es war der erste von der Militärregierung genehmigte Neubau – MSB/Ship/1, 1.489 BRT, noch mit Kohlefeuerung – und lief am 26. November 1949 vom Stapel). Mit fünf alten und den beiden neuen Schiffen beginnt bei H. M. G. mit Hilfe der alten Partner FÅA, Stockholms Rederiaktiebolag SVEA und dem langjährigen schwedischen Agenten Nordström & Thulin der Liniendienst nach Finnland und Schweden, und zwar einmal wöchentlich von Hamburg.

Argo stellt für die Finnland-Fahrt 8 Neubauten in Dienst, darunter „Lumme“ und „Erpel“. Der Gemeinschaftsdienst mit FÅA von Bremen und Rotterdam nach Finnland wird wieder aufgenommen. Im Mai kündigt FÅA ihr Abkommen mit Argo im Bremen-Finnland-Verkehr und überträgt ihre Vertretung in Bremen der Midgard Deutsche Seeverkehrs A. G. Doch Argo läßt sich nicht beirren, bietet weiter wöchentlich Bremen – Finnland, 10tägig Antwerpen/Rotterdam – Finnland an. Im Juli 1950 kommt dann folgendes Arrangement zwischen den Reedereien zustande: gemeinsamer Fahrplan, wöchentliche Abfahrten nach Südfinnland, 14tägig nach Westfinnland. Argo strebt eine Verdichtung der Abfahrten an, fertigt seine Schiffe selbst ab. Die Vertretung von FÅA bleibt bei Midgard, Bremen.

Am 4. Januar 1951 geht der Argo-Dampfer „Lumme“ mit Stückgut (darunter ein Schwerkollon von 62 Tonnen) von Bremen über Warnemünde auf seine erste Linienfahrt nach Finnland. Auf der Rückreise sind Sperrholzplatten, Papier und Zellulose geladen, die für Bremen und Rotterdam bestimmt sind. Am 2. Februar folgt Schwesterschiff „Erpel“. Es verläßt Bremen mit einer Teilladung Volkswagen in Richtung Helsinki, in Rostock werden noch 135 Tonnen Zwiebeln geladen.

Im April 1951 fallen alle noch bestehenden Beschränkungen hinsichtlich Größe und Geschwindigkeit für den deutschen Schiffbau. Die H. M. G.-Schiffe „Brook“ und „Wandrahm“ werden deshalb sofort auf Ölfeuerung umgestellt.

Für H. M. G. wird auf der Nobiskrug-Werft in Rendsburg als Prototyp für den Liniendienst auf der Ostsee die „Steinhöft“ gebaut (996 BRT, 1.813 tdw). Ein beispielhaftes Schiff, das von finnischen, englischen und deutschen Reedereien in vielen Variationen nachgebaut wurde.

1952 fährt das Küstenmotorschiff „Julianka“ (300 BRT, 9 Knoten), vorher „Rita Degen“, in Charter für Ivers & Co. (Vorgängerin Poseidon), seit 1947 in Lübeck, im Finnland-Dienst.

1953 liefert die Rendsburger Nobiskrug-Werft die „Gisela Russ“ ab: ein Prototyp für die Finnlandschiffe der Nachkriegsgeneration. Von diesem Typ folgten sechs weitere, geringfügig modifizierte und zwei kleinere.

Argo bietet jetzt außer Frachttransport auch Passagemöglichkeiten nach Finnland, in 14-tägigem Rhythmus. Wir hätten da zum Beispiel im Angebot: Von Bremen bis zum ersten finnischen Hafen, Dauer circa 4 Tage, für 170 bis 180 DM, oder die Rundreise Bremen – Finnland – Bremen, Dauer circa 12 Tage, für 410 bis 425 DM.

Am 1. Mai 1954 nimmt der bereits 1898 in Dundee bei Gourlay Bros. & Co. gebaute, 1.072 BRT große Dampfer „Oihonna“ der Finska Ångfartygs Aktiebolaget den ersten Liniendienst nach dem Zweiten Weltkrieg zwischen Travemünde und Helsinki auf – allerdings nur in den Sommermonaten (die Geschichte der alten „Oihonna“ der Reederei FÅA endete 1960 in Antwerpen: Das 366-tdw-Schiff mit seinen 96 Passagierbetten wurde abgewrackt). 53 Stunden beträgt die Fahrzeit in die finnische Hauptstadt. Am 3. Mai ist das Schiff – ursprünglich für jeweils 48 Passagiere in erster und zweiter Klasse konzipiert – mit 71 Passagieren in Travemünde und legt einen Tag später wieder ab, mit 29 Reisenden an Bord. Jeden Sonnabend im Sommer legt das Schiff in Helsinki ab, kommt montags um 17 Uhr in Lübeck an. Die Rückfahrt beginnt am Dienstag. Auf dem Deck der „Oihonna“ konnten vor dem Aufbau einige Autos geladen werden. Eine sehr umständliche Angelegenheit mit dem eigenen Bordgeschirr. Die Fahrkarte erster Klasse kostete 10.000 Finnmark, Touristenklasse 7.500 Finnmark. Zu dieser Zeit ist Reisen noch Luxus und einer kleinen Schicht vorbehalten (1.792 Passagiere werden in der ersten Saison gezählt).

Die „Oihonna“ findet auch Eingang in Langenscheidts Lehrbuch „Finnisch“. Dort heißt es, sie sei ein großer finnischer Dampfer, der jeden Dienstag von Travemünde nach Helsinki fahre und jeden Sonnabend zurückkehre.

Ein hoffnungsvolles Projekt beginnt am 9. Juni 1955 in Lübeck am Vorwerker Hafen. Eine Gruppe von schweizerischen, deutschen und finnischen Geschäftsleuten will dort Holz und Holzabfälle umschlagen, lagern, bearbeiten und verarbeiten – jährlich 350.000 Raummeter. Papierfabriken in der Schweiz und der Bundesrepublik sollen beliefert werden. Doch nach 2 Jahren ist das Unternehmen Vorwerker Hafen Industriewerke GmbH & Co. (VORINDUS) – zeitweise 715 Beschäftigte (September 1956, Ende des Jahres nur noch 240) – pleite. So wird neue Auslastung für die Anlagen am Vorwerker Hafen gesucht.

Die Nobiskrug-Werft baut für H. M. G. die beiden Diesel-Elektroschiffe „Ness“ (949 BRT, Eisklasse I A) und „Burstah“ (1.332 BRT, Eisklasse I A) für den Finnland-Dienst. Bei der Reederei spricht man jetzt von der kleinen, schnell wachsenden Flotte nur vom „Mückengeschwader“.

Für Ivers & Co., Lübeck, fährt jetzt auch die „Johannes“ der Reederei W. und J. Bracke, Lübeck, im Finnland-Dienst.

Finnland-Verkehre bestehen aber nicht nur von deutschen Seehäfen aus. Die 1949 neugegründete RMS Rhein-, Maas- und See-Schiffahrtskontor GmbH in Duisburg nimmt 1956 den regelmäßigen Dienst Rhein – Finnland auf. Kümo „Jane“ (450 Tonnen groß, höchste finnische Eisklasse) unter Kapitän Schultz fährt Eisen und Stahl von Duisburg nach Südfinnland, Turku und Helsinki. Auf der Rücktour wird meist Grubenholz für die Bergwerke an der Ruhr geladen. Später wird Schnittholz zum Rhein beziehungsweise nach England gefahren. Bereits kurz nach der Dienstaufnahme erhielt die „Jane“ durch die gleich großen Kümos „Barbara“ und „Moni“ Verstärkung.

Als wirtschaftlich schwieriges Jahr zeigt sich 1957. Die Frachtenlage im Nord-Ostseeverkehr schwächt sich deutlich ab. Fünf Schiffe einer Lübecker Reederei (9.140 tdw) liegen auf, bei je zwei weiteren Lübecker und Hamburger Schiffen ist es geplant. Die Raten sinken. Wurde für die Tonne Kohlen von Polen nach Südfinnland im Dezember noch 40 sh gezahlt, sind es jetzt nur noch 18 sh. Die Rate für Grubenholz aus Südfinnland nach der Ostküste Englands ist von 240 sh pro Faden auf 180 sh gesunken.

1958 baut Nobiskrug für H. M. G. die MS „Borgesch“ (1.406 BRT) und MS „Bleichen“ (1.450 BRT), die bis 1970 im Finnland-Dienst eingesetzt und dann nach Panama verkauft werden. Die Reederei Russ verkauft im August die „Helene Russ“ (I) und „Wilhelm Russ“ als letzte Dampfer des Finnland-Dienstes zum Abwracken. Argo-Dampfer „Erpel“ bringt am 2. Ok-

tober besondere Fracht nach Bremen: 7.700 Kisten mit Frischmoos, in den Laderäumen und an Deck verstaut. Gelöscht wird am Schuppen 15 im Überseehafen. Die Ladung ist für Gärtnereien und Kranzbindereien im Bundesgebiet bestimmt. Auf ihrer nächsten Reise soll die „Erpel“ 8.000 Kisten mit Moos aus Finnland holen.

Als ein Jahr mit Signalwirkung erweist sich in der Rückschau das Jahr 1959. Die Hamburger Reederei Joachim A. Reinecke schlägt Lübeck vor, in Travemünde eine neue Art von Schiffsanleger für Autofähren zu bauen. Autos sollten nicht mehr mühsam per Kran verladen werden, sondern direkt über eine Rampe in den Schiffsrumpf rollen. Hintergrund für diese Überlegung: Immer mehr Menschen reisen mit dem Wagen – auch Richtung Norden. Deshalb will die Reederei eine Fährverbindung zwischen Travemünde und Südschweden einrichten.

Bürgermeister Max Wartemann (und damit die Hansestadt) greift die Idee auf – der Skandinavienkai ist aus der Taufe gehoben, und die Lübecker Hafententwicklung machte den Sprung in eine neue Dimension. Der erste Anleger wird auf dem Areal einer ehemaligen Fischersiedlung und einer Pelztierfarm an der Siechenbucht konzipiert. Später heißt es über Wartemann, er sammle Fährlinien wie andere Briefmarken.

Der Finnland-Dienst des anderen Deutschlands

Bisher haben wir lediglich über den Finnland-Verkehr mit bundesdeutschen Häfen gesprochen. Doch wir dürfen die Ostzone – oder Deutsche Demokratische Republik, wie sie sich ab 1949 nennt – nicht vergessen.

Die ersten Schiffe der DDR, mit denen der Seeverkehr aufgenommen wird, sind die Dampfer „Rostock“ und „Wismar“ (je 4.500 tdw und 14,5 Knoten Geschwindigkeit).

1956 wird der Gemeinschaftsdienst von VEB Deutsche Seereederei Rostock und Finska Ångfartygs Aktiefbolaget ins Leben gerufen. Es ist damit der älteste Liniendienst der VEB Deutsche Seereederei und damit der DDR. Am 20. Dezember wird der Vertrag zwischen FÅA und DSR geschlossen: über die Errichtung eines regelmäßigen Liniendienstes zwischen der Republik Finnland und der Deutschen Demokratischen Republik.

1959 verfügt die DSR über eine Flotte von 33 Schiffen. Liniendienste fahren von Wismar und Rostock nach Finnland, Rußland, Belgien, Albanien und der Vereinigten Arabischen Republik.

Das neue Zeitalter der Fährschiffe (1960–1966)

Bevor die RoRo-Revolution die Ostsee und damit auch die Finnland-Fahrt erfaßt, geht zunächst alles seinen „normalen“ seewirtschaftlichen Gang.

Finnlands Seehandel steigt von 10,484 Millionen Tonnen im Jahr 1938 auf 20,803 Millionen Tonnen im Jahr 1961. Den Haupthandel wickelt die finnische Handelsflotte ab, gefolgt von der Bundesrepublik Deutschland. Die Hafenrangfolge nach Umschlagmenge ist: Helsinki, Kotka, Turku, Hamina, Pori, Maarianhamina, Rauma, Naantali.

Auf der Linie Lübeck-Travemünde und Helsinki folgt 1960 der „Oihonna“ die „Wellamo“ (II). Das 1927 bei A/S Kjöbenhavns Flydedok & Skibsværft gebaute, 1.944 BRT große und 714 Lade-Tonnen tragende Schiff – ein speziell für den Winterdienst geeigneter Dampfer – hatte bereits in den Vorkriegsjahren regelmäßig Lübeck angelaufen.

Peinlicher Zwischenfall aus dem Bordbuch von damals: Für die Überfahrt wird ein mit Gepäck vollbeladener Rolls-Royce an Bord gebracht. Doch er ist schlecht vertäut. Die See wird schwerer – und die Edelkarosse rutscht von Bord, versinkt in den Fluten der Ostsee. Besonders ärgerlich: Der Wagen ist nicht versichert.

Die „Wellamo“ hat fast die doppelte Kapazität wie die „Oihonna“. Die erste Klasse ist für 71 Passagiere, die zweite Klasse für 106 Fahrgäste ausgelegt. Die „Wellamo“ hat eine Dreifach-Expansionsdampfmaschine und läuft einen halben Knoten schneller als ihre Vorgängerin. Die Folge: Die Reisezeit verkürzt sich auf 50 Stunden. Autos müssen aber immer noch im LoLo-Verfahren geladen werden.

Die Nobiskrug-Werft liefert in diesem und den beiden folgenden Jahren die 1.412 BRT/2.143 tdw-Motorfrachter „Gertrud Russ“, „Maria Russ“ (II) und „Helene Russ“ (II) für die Finnland-Fahrt ab. Das Liniennetz der Argo Reederei Richard Adler & Söhne erreicht in

den 1960er Jahren seine größte Ausdehnung. Im Finnland-Verkehr werden bedient: Åbo, Helsinki, Kemi, Kotka, Mäntyluoto, Oulu, Rauma und Vasa.

Das Passagieraufkommen auf der Strecke Lübeck – Helsinki steigt rapide. Die FÅA chartert 1961 daher das Dampfschiff „Silja“ (1914 gebaut, 1.599 BRT, 67,60 Meter lang, 12,5 Knoten schnell), das bis 1964 auf der Route fährt.

Der Deutsch-Finnische Gemeinschaftsdienst (Finska Ångfartygs Aktiebolaget und Argo Reederei Richard Adler & Söhne) verdichtet seinen Westfinnland-Dienst ab Bremen von 10täglichen auf wöchentliche Abfahrten.

Im April werden mit DFG 15 D-Zug-Wagen nach Finnland transportiert, die von der finnischen Staatsbahn bei der Maschinenfabrik Eßlingen am Neckar geordert worden waren. So lädt MS „Pirol“ am 3. April 2 Waggons von je 26 Meter Länge. Selbst an ungewöhnlichen Plätzen an Bord wird zu dieser Zeit Ladung verschifft. Am 4. Mai berichtet der „Weserkurier“, daß der Ladungsoffizier der MS „Phönix“ sich zu helfen weiß, als eigentlich das Schiff bereits voll ist, aber noch zwei zu verladende Kombiwagen auf dem Kai stehen. Die Fahrzeuge bekamen einen besonderen „Schiffsparkplatz“: auf dem Peildeck.

Der Seegüterverkehr zwischen Bremen und Finnland steigt im Vergleich zu 1960 um 97.000 Tonnen auf 536.000 Tonnen (301.000 Tonnen Empfang, 235.000 Tonnen Versand), was nach dem Zweiten Weltkrieg einen neuen Rekord bedeutet. Verschifft werden – wie üblich – nach Finnland vor allem Eisen- und Stahlerzeugnisse, Düngemittel, Koks, Kalk/Gips, Fahrzeuge und chemische Erzeugnisse. Gelöscht werden vornehmlich Papier, Zellstoff, Schnittholz und Industrieerzeugnisse.

Obwohl mit etwa 48 Prozent Eigentonnage am ausgehenden beziehungsweise eingehenden Seegüterverkehr mit Bremen beteiligt, sind die Finnen damit nicht zufrieden. Ein bereits 1960 beschlossenes Modernisierungs- und Erweiterungsprogramm – auch in bezug auf die Werftkapazitäten – trägt allmählich erste Früchte. Ein unbedingt erforderlicher Schritt. Die finnische Flotte war hoffnungslos überaltert, 40 Prozent der Schiffe waren schon länger als 25 Jahre im Dienst.

Mit 1962 haben wir einen Meilenstein in der Geschichte der Finnland-Dienste erreicht. Der Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde wird in Betrieb genommen – und damit eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten. Denn Travemünde ist mit der Fertigstellung der Autobahn nach Basel/Schweiz und der Umgehungsstrecke Hamburg Endpunkt der europäischen Autostraße von Basel geworden.

Der Lübecker Baurat Dipl.-Ing. Walter Kluth hat es 1962 eigentlich sehr vorausschauend auf den Punkt gebracht, was den Erfolg der RoRo-Schiffe ausmachen wird:

„Auf den früheren Handelswegen der ‚Hanse‘ im Ostseeraum verkehren in ständig zunehmendem Umfang neue, schnelle Autofährschiffe. Sie geben dem Kaufmann die Möglichkeit, Lastkraftzüge von der Straße über die Ostsee zu setzen, ohne die Güter umladen zu müssen, und dem Reisenden die Bequemlichkeit, nie auf den eigenen Personenkraftwagen verzichten zu müssen.“

Am 28. März 1962 heißt es am neuen Skandinavienkai zum ersten Mal „Leinen los“. Der Neubau „Nils Holgersson“ der TT-Linie, das erste deutsche RoRo-Schiff überhaupt, sticht Richtung Trelleborg in Schweden in See.

Bereits im Juli folgt ein Fährdienst nach Helsinki vom Skandinavienkai aus: Am 27. Juli legt die „Hansa-Express“ (2.977 BRT) für die Reederei Finnlines zum erstenmal vom Skandinavienkai ab, zunächst Kurs auf Visby und Hanko, ab 1963 dann auf Helsinki mit wechselnden Zwischenhäfen: Visby, Kalmar, Karlskrona, Nynäshamn. Das Schiff legt während der Sommersaison auch in Slite auf Gotland und in Rönne auf Bornholm an. 520 Passagiere, 125 Personenwagen oder bis zu 18 Lastzüge kann das Schiff transportieren. Wenige Monate nach Indienststellung wird die „Hansa-Express“ bei den Kieler Howaldtswerken um 7,80 Meter verlängert. Ergebnis: mehr Kapazität bei gleicher Geschwindigkeit.

Von der Konkurrenz wurde „Hansa-Express“ als „Tänzerin der Ostsee“ bezeichnet. Eine charmante Anspielung auf ihre Anfälligkeit gegenüber Wind und Wellen.

Die „Hansa-Express“ hatte noch niedrige Fahrzeugdecks, die nur für Pkw, aber nicht für Lkw und Trailer – und damit für Fracht – geeignet waren. Die Deckshöhe ließ sich nicht ändern, Finnlines begann deshalb neue Schiffe zu planen.

Wachsende Bedeutung gewinnt in dieser Zeit auch die Verbindung von Bremen. Im Linienerverkehr nach Finnland – der fast ausnahmslos von deutschen und finnischen Schiffen bestritten wird – setzt die Argo-Reederei meist modernste Tonnage ein: 9 speziell für die Eisfahrt geeignete, 1.200 bis 2.000 BRT große, bis zu 2.800 Tonnen tragende Frachter, Geschwindigkeiten bis zu 15 Knoten. Neben dem gut ausgebauten Liniennetz des Deutsch-Finnischen Gemeinschaftsdienstes von FÅA und Argo ist auch die Trampfahrt mit zahlreichen Kümos vertreten.

Von bundesdeutschen Häfen gibt es 1963 folgende Liniendienste nach Helsinki:

Hamburg: Finska Ångfartygs Aktiebolaget/Helsinki, H. M. Gehrckens/Hamburg, Ernst Russ/Hamburg, United Owners Co./Mariehamn.

Bremen: Argo Reederei Richard Adler & Söhne/Bremen, Bore Line Aktiebolaget/Helsinki, Finska Ångfartygs Aktiebolaget/Helsinki.

Lübeck: Finska Ångfartygs Aktiebolaget/Helsinki, Poseidon Schiffahrt, Lübeck.

Der RoRo-Verkehr beginnt zu boomen. Ökonomische Überlegungen geben den Ausschlag: RoRo ist das schnellste und kostengünstigste Verkehrsmittel für den Passagier- und Güterverkehr. Die Folge am Travemünder Skandinavienkai: Von 1963 bis 1965 erfolgt die erste Ausbauphase. Von Juni bis März 1965 verkehrt ein weiteres Fährschiff, die gecharterte „Calmar Nykkel“, zwischen Travemünde und Helsinki. Weiterhin gibt es aber auch noch Liniendienste aus den Lübecker Stadthafen, darunter der Vorwerker Hafen, in dem sich das heutige Finnland-Zentrum entwickeln sollte. Zu dieser Zeit dient er fast ausschließlich zum Umschlag von Kraftfahrzeugen, aber es ist bereits eine Umschlag- und Anlandestelle für den Passagier- und Fährverkehr von und nach Finnland geplant sowie eine Spezial-Umschlag- und Lagermöglichkeit für Zellulose und Papier.

Die Zahlen des Passagier- und Güterverkehrs zwischen Lübeck und Finnland entwickeln sich positiv. Hier nur einige Beispielzahlen allein aus Travemünde:

Ankunft aus Finnland

	Reisende	Pkw	Motorräder
1955	1.792	195	1
1960	2.567	388	7
1965	24.421	3.417	23

Abfahrt nach Finnland

	Reisende	Pkw	Motorräder
1955	1.772	172	7
1960	2.500	379	22
1965	23.777	3.555	28

Die Fahrfrequenz wird jetzt immer dichter, so gehen alle 5 Tage von Travemünde nach Helsinki und Hanko Schiffe.

Auf der Strecke Lübeck – Helsinki ersetzt die eingecharterte größere „Bore II“ die „Silja“.

Das Schiff fährt unter dem Namen „Silja II“, war ursprünglich 1906 als „Dronning Maud“ für dänische Rechnung in Kopenhagen gebaut worden (1.947 BRT, 137,41 Meter lang, 14 Knoten schnell, erste Klasse 55 Passagiere, zweite Klasse 138 Passagiere). Die Ångfartygs Bore hatte das Schiff 1947 gekauft. Der Reedereitradition gemäß wurde der Dampfer mit einem zweiten Schornstein ausgestattet, der aber keine Funktion hatte. Mit kleinen Unterbrechungen war die „Silja II“ bis 1966 zwischen Travemünde und Helsinki im Einsatz. Andere bekannte Schiffe, die für FÅA auf der Strecke eingesetzt wurden: „Ariadne“ (1914 gebaut, 2.898 BRT) und „Ilmatar“ (II) (1964 gebaut, 1973 umgebaut und um 20,04 Meter verlängert, 7.155 BRT, 128,30 Meter lang, nach dem Umbau 19 Knoten schnell, 450 Passagiere, 75 Pkw).

Für die Sommersaison 1965 ist der Einsatz des neuen Finnlines-Schiffes „Finnhansa“ auf der Strecke zwischen Lübeck-Travemünde und Helsinki geplant. Doch ein Brand auf der berühmten Wärtsilä-Werft in Helsinki während der Ausrüstungszeit verzögert die Indienststellung bis ins folgende Jahr.

Finnlines reagiert und chartert kurzfristig die israelische Fähre „Nili“ (7.851 BRT, 544 Passagiere, 120 Pkw), die im Juni ihren Saisonverkehr vom Travemünder Skandinavienkai mit

Helsinki aufnimmt. Die „Nili“ behielt ihren Namen, auf den Bordwänden wurde aber groß der Schriftzug „Helsinki-Express“ angebracht.

Die Argo Reederei faßt aufgrund wieder in begrenztem Umfang fließender Bundesmittel für die Neubaufinanzierung Verbesserungen für ihre Finnland-Fahrt ins Auge. Bei Wärtsilä in Turku werden dort entwickelte Spezial-Eisschiffe in Auftrag gegeben, der erste Baukontrakt von Argo mit einer finnischen Werft. Die Schiffe „Altair“, „Algenib“ und „Auriga“ mit höchster finnischer Eisklasse sollen die Linienfahrt auch unter schwierigsten Eisverhältnissen garantieren.

Finnlands internationaler seewärtiger Seeverkehr betrug 1965 24,0 Millionen Tonnen. Daran waren die Bundesrepublik Deutschland mit 10,4 Millionen Tonnen und die DDR mit 8,9 Millionen Tonnen beteiligt.

Apropos DDR, was geschieht in den dortigen Ostseehäfen? – Es gibt unverändert den Gemeinschaftsdienst mit der Finska Ångfartygs Aktiebolaget nach Finnland. 1963 werden wöchentliche Abfahrten nach Südfinnland und 14tägige Abfahrten nach Westfinnland angeboten. Eingesetzt werden Kümös mit 840 tdw. Am 13. April schließen die DDR und Finnland das „Abkommen über Anwendung der Meistbegünstigung in der Schifffahrt“. Die DSR will ihre Handelsflotte von 11 Einheiten um 25 Schiffe mit Tragfähigkeit zwischen 1.050 und 16.000 Tonnen erweitern.

Erfolgsideen: Kombi-Fähre und reine RoRo-Frachtfähre (1966–76)

1966 werden für Poseidon noch 2 konventionelle Schiffe „Translubeca“ und „Transfinlandia“ in die Finnland-Fahrt gebracht, da der RoRo-Frachtverkehr sich noch im Anfangsstadium befindet.

Der Eiswinter 1966 ist streng. Das Jahr beginnt mit Problemen – der Lotse kann bei Porkkala das H. M. G.-Schiff „Cremon“ auf seiner Finnland-Fahrt nur auf Skiern erreichen –, doch es wird ein Jahr werden, das einen gewaltigen Schritt Richtung Zukunft weisen wird.

Sind die neuen RoRo-Schiffslinien zunächst vor allem für Touristen interessant, die in den Sommermonaten mit dem Auto Richtung Skandinavien und Finnland unterwegs sind, so führt die rasante Entwicklung in der Transporttechnik zu einem fast unglaublichen Anwachsen der Frachtverkehre und Passagierzahlen.

Überraschend marschiert 1966 ein Newcomer mit neuem Konzept voran. Anfangs von der Konkurrenz belächelt, ändert sich dies sehr schnell. Das Konzept ist überzeugend und erfolgreich, verspricht Gewinn: Die Finnlines führt im Lübecker Hafen im Finnland-Verkehr das Finnflow-System ein. Anfang der 70er Jahre folgen die anderen Reedereien FÅA/Poseidon. Beim Finnflow-System reduziert sich durch die RoRo-Be- und Entladung der Schiffe die Liegezeit von sonst 3 Tagen (bei konventionellen Schiffen) auf 10 Stunden.

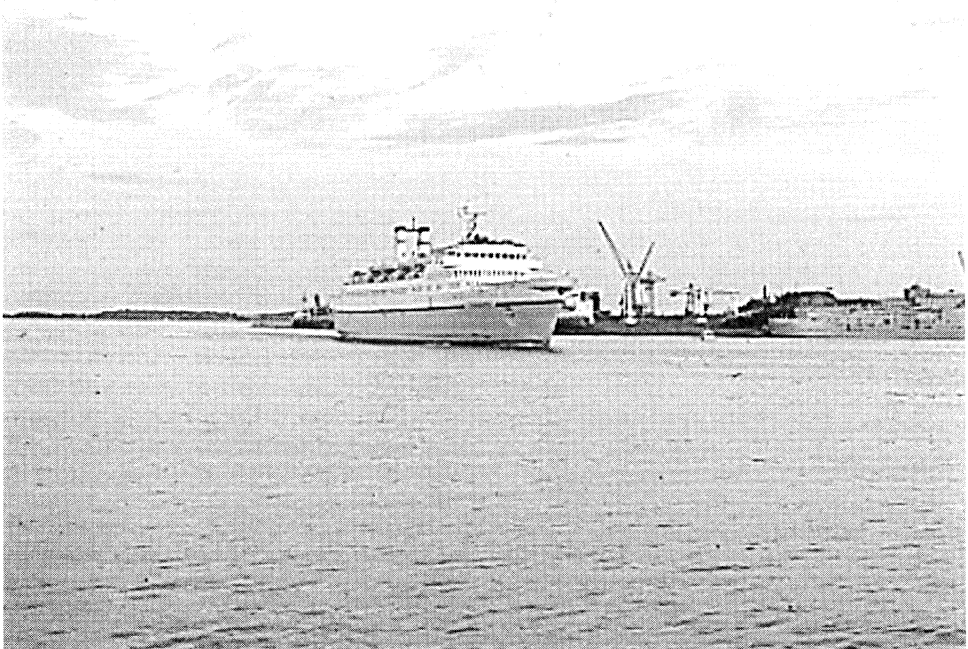
Eine besondere Entwicklung beim Finnland-Verkehr in diesem Lübecker Hafenteil: Im Gegensatz zu den durchlaufenden Verkehren am Skandinavienkai werden Lkw oder Waggons, die Güter nach Lübeck bringen, entladen und zu neuen Ladeeinheiten (Unit-Loads) zusammengestellt. Umgekehrt beim Import: Hier werden die ankommenden Unit-Loads im Vorwerker Hafen aufgeteilt und neu verladen. Die Ladeeinheiten sind vor allem auf Rolltrailern oder Flats gepackt. Erforderlich für diese Umschlagart: große Flächen, viel Personal und Spezialmaschinen. Dafür erhöht sich die Leistung für die Schiffsbeladung aber auch auf rund 1.000 Tonnen stündlich.

Das RoRo-Erfolgskonzept ist: Verkürzung der Hafenliegezeiten, Just-in-time-Lieferung, kleine Ladungspartien kontra komplette Schiffsladungen durch Kümös. Die Ostseehäfen setzen sich mit dem RoRo-System zu Lasten von Hamburg und Bremen durch.

Am 4. April 1966 legt erstmals in Lübeck die neue finnische kombinierte Passagier- und Frachtfähre „Finnhansa“ (7.500 BRT, 134,40 Meter lang) am Fähranleger am neuen Nordlandkai an.

Als „Schwimmendes Grand-Hotel auf der Hansa-Route“ wird das größte Schiff im Ostsee-Liniendienst bezeichnet, als Kombination von Fähre und Luxusliner. 1.800 Passagiere finden auf den fünf Fahrgastdecks der „Finnhansa“ Platz, davon 344 in Kabinen. Restaurants,

Lounges, Bar, Konferenzräume, sogar ein Kino mit 58 Plätzen sind an Bord. 318 Autos können über Bug- und Heckklappen geladen werden. Maschinenleistung: 14.000 PS, 20 Knoten schnell.



Die „Finnhansa“ (1969)

Foto: Pekka Bastman

Das Frachtgeschäft läuft gut. Am 5. Juli folgt bereits das zweite Schiff, die „Finnpartner“ (1966 gebaut, 7.978 BRT, 141,20 Meter lang, 408 Passagiere, 300 Pkw, 24 Lkw). „Finnhansa“ und „Finnpartner“ fahren nicht mehr nur bis Travemünde, sondern laufen Lübeck direkt an – im Interesse der Lkw-Fahrer.

„Silja“ und „Wellamo“ werden aus dem Verkehr genommen, Brandschutz- und Baubestimmungen machen einen weiteren Betrieb unmöglich. Zum Abschied spielt auf der Travemünder Kaiserbrücke die Lübecker Polizeiblaskapelle. Am 19. September geht mit der letzten Abfahrt der „Wellamo“ die Dampfschiffära im Lübecker Hafen zu Ende.

Noch ein Blick auf eine traditionellere Art der Finnland-Verkehre: Im Mai 1966 beginnt wieder die Holzschiffahrt. Kleine und große holzbeladene Küstenmotorschiffe oder größere Frachter laufen mit Schnittholz aus Finnland, der UdSSR und Skandinavien vollgepackt Lübeck, Kiel und Flensburg an.

Bereits im vergangenen Jahrhundert beschlossen finnische Holzfäller, ihr Holz selbst mit eigenen Schiffen zum Kontinent zu transportieren, um größeren Profit zu machen. 400 bis 600 BRT waren die Holzsegler groß, hatten 9 bis 12 Mann Besatzung und steuerten Lübeck, Kiel, Flensburg, Kappeln oder Neustadt an. Die Schiffe hatten poetische Namen wie „Daphne“, „Hilda“, „Polaris“, „Sampo“, „Nimrod“, „Laura“ oder „Kong Oscar“. Vielfach eine Verbeugung der Reeder vor der Literatur: Denn schließlich wurde ein Großteil des Holzes zu Papier verarbeitet. Heute hat die Küstenmotorschiffahrt den Holztransport übernommen. Die Ladung auf Holztransportern wird immer noch nach „Standard“ berechnet. Ein St. Petersburger Standard ist 165 Kubikfuß englisch Maß. Somit sind 350 Standard rund 1000 Lade-Tonnen. Bei Grubenholz wird nach Faden gerechnet: ein Faden gleich 170 Kubikfuß.

Dem letzten finnischen Holzsegler, der 1870 gebauten „Uuljas“, wurde feierlich im Hafen von Rauma 1950 die letzte Ehre erwiesen. In der Mitte bereits gebrochen, wurde das Schiff auf See geschleppt und dort versenkt.

Das damals größte kombinierte Fährschiff auf der Ostsee läuft am 20. Mai 1967 zum erstenmal den Travemünder Skandinavienkai an: Das neue Flaggschiff der FÅA, die neue „Finlandia“, nimmt den Liniendienst nach Helsinki via Kopenhagen auf (8.160 BRT, 153 Meter lang, 22 Knoten schnell, 800 Passagiere, 670 Kabinenplätze, 320 Pkw). Bei ihr werden Teile des schönen Interieurs der alten „Oihonna“ in einem Salon eingebaut. Das Schiff gilt als vorläufiger Endpunkt einer zehnjährigen stürmischen Entwicklung im Fährschiffbau. Finlandia-Linie wird die neue Route getauft, die Travemünde, Kopenhagen und Helsinki verbindet.

Argo verkauft am 3. Mai 1967 den Dampfer „Erpel“ nach Peru. Kurz vor seinem Verkauf, am 3. März, nimmt „Erpel“ eine 10 Meter lange und 56 Tonnen schwere Schiffskurbelwelle am Schuppen 1 im Bremer Europahafen an Bord. Das Bauteil ist bei der Hoesch AG in Dortmund hergestellt und für die Wärsilä-Werft in Turku bestimmt. Dampfer „Lumme“ wird im November nach Liberia verkauft.

Vom 1. Januar 1968 bis 31. Dezember 1977 bieten FÅA und Argo „Bremen-Finnland Linie“ ihren Gemeinschaftsdienst an. Im September 1967 sieht er folgendermaßen aus:

Bremen – Helsinki/Kotka

in Gemeinschaft mit FÅA, wöchentliche Abfahrten, MS „Alhena“ und „Auriga“

Bremen – Helsinki/Lakulathi

in Gemeinschaft mit FÅA, 14tägliche Abfahrten, MS „Altair“

Bremen – Turku/Mäntyluoto/Rauma/Vaasa

in Gemeinschaft mit FÅA, wöchentliche Abfahrten, MS „Alamak“

Das Volumen des nach Finnland gerichteten und von dort abgehenden Verkehrs zwischen den Ostseehäfen – in Nettoregister-Tonnen der Schiffe ausgedrückt – ist in den Jahren 1965 bis 1968 um rund 20 bis 25 Prozent gewachsen. Bei dieser Zunahme hat der Verkehr zwischen den bundesdeutschen und finnischen Häfen die größte Rolle gespielt. Er hat sich in dieser Zeit rund verdoppelt.

Einen Überblick über den Verkehrsfluß von ausgewählten Gütergruppen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland gibt folgende Statistik aus dem Jahr 1968:

Häfen	Finnland
Hamburg	32
Bremen, Bremerhaven	27
Lübeck	25
Rheinmündungshäfen	8
Kiel	5
andere Wege	3
Vogelzuglinie	–
deutsch-dänische Landesgrenze	–
durch die DDR	–
Gesamt	100

Interessant auch die Entwicklung bei den unterschiedlichen Verkehrsarten: Beim Verhältnis Mengenwachstum – wertmäßiger Anstieg hat man in Finnland festgestellt: konventionelle Ladung zu Wert ein Verhältnis 3:1, beim Fährverkehr dagegen 1:3.

Parallel zum verstärkten Einsatz von RoRo-Einheiten wird nun prophezeit, daß durch die Eröffnung des Kanals von Saimaa – der zum Teil über sowjetisches Gebiet führt, von Finnland aber genutzt werden darf – der Einsatz von Kleintonnage zunehmen wird.

1969 bringt erneut einen harten Eiswinter: Im April wird gemeldet, daß die Räume von Um-

ea, Kaskö und Mäntyluoto nur von 2.000-Tonnern angelaufen werden können, Hernösand ist bereits für 1.000-Tonner freigegeben (bei üblicher Eisklasse). Der Finnische Meerbusen ist ebenfalls noch für Einzelfahrer geschlossen. Die Saison wird später als durchschnittlich beginnen. Es gibt erhebliche Ladungsstaus.

Beim Holzproduktenverkehr aus Finnland zeichnet sich ein Umbruch ab. Statt wie bisher Rohstoffe (Rohholz und Zellulose) werden in zunehmendem Maße Halbfertigprodukte und fertige Waren ausgeführt. So werden Zeitungspapier und – in Containern – Möbel versendet.

Auch in der Roh- und Schnittholzausfuhr ergeben sich Änderungen. Die zeitsparenden Fährverbindungen über die Ostsee machen es möglich, daß auf die Lieferung von Stämmen verzichtet werden kann. So geben Firmen nun ihre Bestellungen fernschriftlich auf, lassen an Ort und Stelle zuschneiden und das maßgerechte Schnittholz per Lkw und Ostseefähre anliefern. Auch Spanplatten – vor allem für die Möbelindustrie – werden verstärkt transportiert. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Küstenschiffer und die Bremer, später Hamburger Liniereeder.

Zusätzlich setzt FÅA auf der Direktroute das Passagierschiff SS „Aallotar“ (ein Dampfer, 1952 gebaut, 2.776 BRT, 93 Meter lang, 3.300 PS, 16 Knoten schnell, kein „Ostseeriese“, wie die Reederei sagt, 63 Passagiere in der ersten Klasse, 167 Passagiere in der zweiten Klasse). Grund: Die Kapazität des Finska-Flaggschiffes „Finlandia“, die jetzt im Ganzjahresdienst fährt, reicht auf der Route Travemünde – Helsinki nicht mehr aus.

Die Reederei Finnlines löst im November 1969 die „Finnpartner“ durch die reine Frachtfähre „Finncarrier“ (1969 gebaut, 6.209 BRT, 137,30 Meter lang, 36 Passagiere, Tragfähigkeit 4.725 Tonnen, Stellfläche für 115 Trailer oder 284 TEU, 36 Pkw, Fahrbahnlänge 1.200 Meter) ab.

Dies ist ein weiterer einschneidender Schritt in der Schiffsentwicklung – und wieder im Zusammenhang mit den Finnland-Verkehren, die so eine Vorreiterrolle übernehmen. Mit der „Finncarrier“ ist der Wandel von der RoRo-Passagierfähre zur reinen RoRo-Frachtfähre vollzogen.

Übrigens: Deutscher Schiffbau im Fährbereich ist in diesen Jahren auch in Finnland gefragt. Zwischen 1969 und 1974 läßt das schwedisch-finnische Reedereikonsortium Viking Line bei Jos. L. Meyer in Papenburg sechs Hochseefähren bauen – zwischen 4.000 und 5.000 BRT groß. 1979 und 1980 folgten die 11.700 BRT große „Dania II“ und die 15.600 BRT große „Viking Sally“.

Bisher haben wir über alle möglichen „rollenden Verkehre“ gesprochen, doch nicht über den auf der Schiene. Dabei gibt es bereits 1970 erste Untersuchungen, um eine Eisenbahn-Fährverbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland einzurichten. Die größten Konkurrenten Finnlands in der Holzveredelungsproduktion, Schweden und Norwegen, sind durch ihr Eisenbahnnetz längst an das zentraleuropäische Bahnnetz angeschlossen. Dieser Nachteil soll durch die „Schiene über das Meer“ ausgeglichen werden.

Das Ergebnis der umfangreichen Analysen und Vorarbeiten: 1973 wird die Railship GmbH gegründet, um einen Fährdienst zwischen Travemünde und Hanko in Finnland einzurichten. Dabei ist das Problem zu bewältigen, daß Finnlands Schienennetz nicht die Spurbreite Zentraleuropas, sondern die Rußlands hat. Die Lösung: ein eigener Waggonpark, bei dem Wagen umgespurt werden können.

Finnland-Dienste von Lübeck aus bieten 1970 Finska, Poseidon, Finnlines und Bore an. Es wird überlegt, falls der Finnland-Verkehr weiter so stark wächst, die Autoverladung und den Schweden-Verkehr vom Vorwerker Hafen an den Skandinavienkai in Travemünde zu verlagern und ein größeres Finnland-Zentrum im Vorwerker Hafen zu schaffen.

Im Frühjahr teilen Argo und FÅA der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft und der Stadt Bremen mit, daß sie beabsichtigen, den Liniendienst zwischen Bremen und Finnland auf das rationellere RoRo-System umzustellen.

Argo gibt bei der Krögerwerft GmbH in Rendsburg ein Spezialschiff in Auftrag, das vor allem in der Papierfahrt eingesetzt werden soll, aber auch Container und Trailer transportieren kann. Am 9. Oktober 1971 wird die „Algol“ getauft, Übergabe am 4. Januar 1972. Die Daten des Schiffes: rund 2.300/1.100 NRT, 11/102,1 Meter lang, rund 1.110 Trailer beziehungsweise Container von 20 Fuß, 8 Meter breite Heckpforte, 32-t-Scheren-Containerlift zum

Unterraum, höchste finnische Eisklasse, 24 Mann Besatzung. Die „Algol“ wird zunächst aber nicht auf Argo-Linien beschäftigt, sondern an die finnische Ångfartygs AB Bore, Åbo, verchartert und eröffnet deren neuen Liniendienst zwischen Turku/Åbo und Harwich, der ersten RoRo-Verbindung zwischen Finnland und Großbritannien.

1971 richtete die Reederei Finska mit der Frachtfähre „Juno“ (2.300 BRT) einen Konkurrenzdienst zu Finnlines zwischen Lübeck und Finnland ein. Fähre „Loe“ (2.300 BRT) folgte 1973. Täglich gibt es nun Frachtfähr-Abfahrten von Lübeck nach Finnland.

Die deutsche Reederei Poseidon stieg 1972 mit der „Transbaltica“ (in Nystad gebaut, 2.300 BRT) in den Finnland-Fährverkehr ein. Der Passagierverkehr nach Finnland mit der „Finnhansa“ wurde 1972 zum Skandinavienkai verlegt. Die „Hans Gutzeit“ wird in Dienst gestellt (von Wärtsilä in Turku gebaut), „Finnhansa“ modernisiert. 1974 folgt die deutsche „Transgermania“ mit bereits 64 Passagierplätzen.

H. M. G. schließt sich im Finnlandgeschäft mit den Reedereien Ernst Russ/Hamburg, FÅA/Helsinki und United Lines/Mariehamn zur Deutsch-Finnischen-Linie (DFL) zusammen. Die beiden finnischen Partner stellen je ein RoRo-Schiff, Russ und H. M. G. ihre Schiffe vom Typ „Brook“ (Neubau aus dem Jahr 1967, bei Nobiskrug gebaut, 1.517 BRT). Nachdem FÅA aus der DFL ausscheidet, wird der Dienst mit Schiffen vom „Brook“-Typ und einem Containerschiff weiterbetrieben. Mit dem Containerschiff belebt sich das Durchfrachtgeschäft.

Der Deutsch-Finnische Gemeinschaftsdienst (Argo, FÅA) nimmt mit der finnischen MS „Leo“ den RoRo-Verkehr zwischen Bremen und Helsinki beziehungsweise Hamina auf. Abgefertigt wird in Bremen jeden Sonnabend am Schuppen 13 im Überseehafen. Bis Anfang 1973 bedient FÅA mit „Leo“ diesen Dienst allein, danach bringt Argo die „Algol“ mit ein. Ab dem 1. Dezember 1972 wird die Abfertigung zum neuen RoRo-Terminal im Europahafen verlegt.

In der Ostseefahrt besteht bis Mitte 1972 ein beträchtlicher Überhang an Küstenschiffstonnage. Zahlreiche kleinere Unternehmen sind gezwungen, aufgrund mangelnder Beschäftigung die Schifffahrt aufzugeben, ihre Schiffe abzuwracken oder weit unter Wert zu verkaufen. Erst in der zweiten Jahreshälfte verbessert sich die Lage für die Küstenschifffahrt.

Von Februar 1973 bis April 1992 bietet Argo seinen Westfinnland-Bremen-Verkehr an. Gemeinsam mit FÅA werden Turku und Mäntyluoto bedient. Auf ihrer siebentägigen Rundreise wird die „Algol“ in Bremen meist montags im Verlauf der Frühschicht abgefertigt. MS „Algol“ absolviert 501 Rundreisen, dann wird der Dienst eingestellt.

Umschlagleistungen deutscher Seehäfen im Jahr 1975 (in 1.000 Tonnen):

Häfen	Finnland
Hamburg	691
Lübeck	756
Bremische Häfen	502
Emden	98
Brake und Nordenham	75
Kiel	60
Wilhelmshaven	28
Flensburg	3
Brunsbüttel	–
Gesamt	2.213

Am 15. Februar 1975 ist Premiere für die größte Eisenbahnfähre der Welt, die „Railship I“ (5.200 BRT, 1.804 Meter Gleislänge, bei Rickmers in Bremen gebaut). Zum erstenmal macht sie in Travemünde am neuen Anleger 6 fest (das Schiff – 1979 um 22,70 Meter auf 177,20 Meter verlängert – läuft Hanko in Finnland an, Tragfähigkeit 75 Waggon).



„Railship I und II“ im Hafen von Hanko

Foto: Pekka Bastman

Nie zuvor war eine Dreideckfähre auf einer Strecke von über 1.000 Kilometer eingesetzt worden. Im ersten Betriebsjahr betrug die Gütermenge des neuen Verkehrs 76.000 Tonnen, im darauffolgenden Jahr schon 206.000 Tonnen.

1975 übernimmt Finnlines den Personenverkehr nach Travemünde allein, FÅA zieht sich aus dem Fahrtgebiet zurück.

1976 beträgt der Anteil des Seeschiffsverkehrs mit Finnland in Lübeck nur rund 16 Prozent, die Anteile der Wertschöpfung des Hafens im Finnland-Verkehr sind aufgrund des höheren Anteils der Gütermanipulation im Verhältnis zu Durchfrachttransporten weit höher anzusetzen.

Ein Blick auf die Entwicklung des Lübeck-Verkehrs mit Finnland seit 1970 ist beeindruckend.

Jahr	Finnland		Gesamt		Passagiere nach Finnland
	1.000 Tonnen	Anteil in Prozent	1.000 Tonnen	Anteil in Prozent	
1970	824	12,6	6.564	100	119.200
1971	848	13,5	6.278	100	125.900
1972	846	12,6	6.709	100	124.600
1973	1.003	13,6	7.367	100	157.700
1974	1.043	12,8	8.118	100	154.700
1975	1.015	13,3	7.613	100	138.500
1976	1.304	15,7	8.306	100	127.400

Die Nachfrage im Eisenbahn-Trajektverkehr mit Finnland und die Transportleistungen stiegen: 1976 207.000 Tonnen, 1978 273.000 Tonnen. Deshalb wird „Railship I“ um 27 Meter auf 177,20 Meter (jetzt 6.500 BRT) verlängert. Die Gleislänge steigt dadurch von 1,3 auf 1,7 Kilometer auf 3 Decks (statt 60 nun 75 Großraumwaggons). 1980 werden 344.000 Tonnen transportiert, 1983 390.000 Tonnen. Im November dieses Jahres geht „Railship II“ (7.300 BRT, 186,50 Meter lang, 1.943 Meter Gleislänge, 85 Großraumwaggons) in Dienst. Der eigene Waggonpark wird 1984 von 600 auf 800 aufgestockt.

Von Travemünde fahren jetzt nur noch „Finnhansa“ und „Finlandia“ nach Helsinki, das Finnland-Zentrum im Vorwerker Hafen trägt zurecht diesen Namen.

Trotz dieser stürmischen Entwicklung des bundesdeutschen Finnland-Verkehres dürfen wir die DDR nicht aus den Augen verlieren.

1966 setzt die DSR im Liniendienst nach Finnland 2 Schiffe von je 1.050 tdw mit der finnischen Eisklasse I C ein. Die FÅA hat zwei Schiffe mit je 1.400 tdw im Dienst. 3 Jahre später plant die Deutsche Seereederei Rostock „weitgehende Veränderungen in bezug auf die Tonnage“. Die Zeitschrift „Seewirtschaft“ in der DDR berichtet, daß festgestellt werden müsse, daß keiner der Liniendienste den schon heute deutlich werdenden zukünftigen Anforderungen gerecht werde. 6 oder 7 Abfahrten ab Rostock monatlich nach Finnland stünden rund 55 Abfahrten von konkurrierenden Häfen gegenüber. Künftig werde vor allem eine Verbesserung der finanziellen Ergebnisse der Liniendienste verlangt.

1971 kaum ein anderes Bild: Im Gemeinschaftsdienst von DSR und FÅA werden von Rostock aus die Häfen Turku, Helsinki und Kotka bedient. DSR-LINES bietet monatlich 6 Abfahrten an, davon 2 im 14tägigen Rhythmus zu den westfinnischen Häfen.

Ein Handelsabkommen für 5 Jahre wird im Juni 1973 zwischen Finnland und der DDR geschlossen. Zu dem Abkommen heißt es im offiziellen Prospekt der DSR: Durch das Abkommen „ergaben sich günstige Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Handels zwischen der Republik Finnland und der DDR. Darüber hinaus bietet sich auf der Grundlage der Wirtschaftsbeziehungen Finnlands zu anderen Ländern Zentral- und Südeuropas – zur BRD, zur Schweiz, zu Österreich, zur Volksrepublik Ungarn, zur CSSR und zu anderen Ländern – die DDR als idealer Transitpartner an.“

Zu dieser Zeit gibt es Überlegungen für zukünftige Transitverkehre Richtung Finnland über die UdSSR, Polen und DDR: Nach einer Studie des finnischen Straßentransportgewerbes werden ins Gewicht fallende Vorteile einer Verbindung über den Finnischen Meerbusen hauptsächlich für den Lkw-Verkehr mit Zentral- und Südeuropa erwartet. Gegenüber dem Transit über Lübeck wird eine Zeitersparnis bis zu 48 Stunden für möglich gehalten. Das Verkehrsaufkommen einer solchen neuen Fährlinie wird auf anfänglich 15 bis 20 Lastzüge täglich geschätzt. Außerdem wird mit einem beträchtlichen Aufkommen an Passagieren und Reisefahrzeugen gerechnet, Zuwachsrate rund 12 Prozent pro Jahr.

Erst 1974 beschließen VEB Deutsche Seefracht/Seereederei und FÅA, einen RoRo-Verkehr zwischen Finnland und der DDR aufzunehmen. Am 30. April 1974 wird der Dienst unter dem Namen DSR-FÅA-Trailer-Service in Helsinki eröffnet.

Die MS „Inselberg“ (4.351 tdw, 113,52 Meter lang, 565 Meter Fahrbahnlänge, 3 Decks einschließlich des beweglichen Autodecks) bedient im RoRo-Verkehr wöchentlich die Häfen Helsinki, Kotka und Rostok, jede zweite Woche ist Hanko mit eingebunden. Das Schiff befördert Fahrzeuge aller Art (Lkw-Züge, Semitrailer, Pkw, Traktoren) und Container und konventionell angeliefertes Stückgut. Ladekapazität der „Inselberg“: 92 Trailer zu je 20 Fuß beziehungsweise 350 Pkw. Die erforderliche Rechtsnorm für den Transport von durchgehenden Lkw-Zügen wird durch das im Mai 1974 zwischen der DDR und Finnland geschlossene Kraftverkehrsabkommen geschaffen.

Die Abfertigung der „Inselberg“ erfolgt im Seehafen Rostock, Liegeplatz 60. Dort ist eine 25 Meter breite und 60 Meter lange RoRo-Rampe. In Helsinki/Sompasaari und Kotka/Hietanen wird an speziellen RoRo-Anlagen umgeschlagen, die zu den modernsten der Welt gehören. Dadurch werden kurze Abfertigungszeiten erreicht.

Die DDR sah die RoRo-Verbindung folgendermaßen: „Die DDR als Transitpartner der Kontinentaländer und der Republik Finnland offeriert damit eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in der Nord-Süd-Relation und vice versa. ... Ein Feld für die noch bessere Auslastung des Dienstes ist in der Gewinnung von Transiten und der Steigerung des Transhipmentverkehrs über Rostock nach Übersee zu sehen.“

Gleichzeitig wird der konventionelle Dienst beider Reedereien nach Südfinnland (Helsinki, Kotka), der seit 1956 bestand, eingestellt. Der konventionelle Liniendienst nach Westfinnland (Turku, Rauma, Mäntyluoto) bleibt bestehen. Im Einsatz ist die MS „Wolgast“ (1.042 tdw, 60,34 Meter lang). Transportiert werden hauptsächlich Stückgüter, Metallwaren, Holz- und Papierprodukte. Zur Verkürzung der Umschlagzeit wird ein Teil der Ladung auf Paletten verschifft.

GTS „Finnjet“ – ein Schiff verändert die Fährschifffahrt (1977–1990)

Warum ist gerade das Jahr 1977 ein besonderes – und nicht nur für den Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Finnland? Die GTS „Finnjet“, das damals schnellste Fährschiff der Welt, betritt oder – besser gesagt – düst auf die Bühne der Seefahrt. Mit ihrer Größe und dem Konzept setzt sie aber Maßstäbe, die schon bald auf vielen Strecken in der Ostsee zur Norm werden – und unternehmerischen Erfolg bringen.

Am 2. Mai 1977 läuft die damals 213 Meter lange, 24.605 BRT, heute 25.908 BRT große GTS „Finnjet“ (1.500 Passagiere, 350 Pkw, 75.000 PS) erstmals in die Travemündung zum Skandinavienkai ein – mit zweiwöchiger Verzögerung, weil die Bordingenieure gestreikt hatten. Das neue Schiff ersetzt die MS „Finnhansa“ und MS „Finlandia“. Der Skandinavienkai hat sich jetzt zum internationalen Knotenpunkt nach Nordeuropa entwickelt.

Insgesamt legt die „Finnjet“ im ersten Jahr je 209 Fahrten in einer Richtung zurück und befördert insgesamt 144.497 Passagiere, 5.050 Lkw und Anhänger, 19.162 Pkw. 54 Prozent der Passagiere kommen aus Finnland, 46 Prozent aus anderen Ländern. Bereits am 10. August 1979 wird der 500.000. Passagier auf dem Schiff gezählt.

Im Gegensatz zum Verkehr mit Dänemark und Schweden gibt es bei den direkten Passagierfährdiensten nach Finnland keine Konkurrenz für Lübeck.

Im Finnland-Verkehr werden am Nordlandkai im Lübecker Vorwerker Hafen die Nurfracht-Fähren im Finnland-Dienst abgefertigt. Die Gütermanipulation steht hier im Vordergrund, im Gegensatz zum durchlaufenden Lkw.

Im Export werden die per Waggon oder Lkw zulaufenden Güter entladen und zu Ladeeinheiten, Unit-Loads, zusammengestellt. Umgekehrt verläuft das Verfahren beim Import aus Finnland. Zwischen Schiffsbeladung im Export und der Wiederverladung im Import liegen somit Zwischenlagerzeiten. Das System ist flächen- und personalintensiv. Als Ladeeinheiten werden überwiegend Rolltrailer und Großpaletten (Flats) von 20 bis 40 Fuß eingesetzt. Weniger Container, die im Hafen meist nicht behandelt werden wie die Unit-Loads.

Ab 1977 rücken Finnlines, Finska und Poseidon (1976 bereits die beiden finnischen Unternehmen) zu einem Pool zusammen: Finncarriers/Poseidon. Im Gemeinschaftsdienst fahren die „Finnfellow“ (6.293 BRT, 137,2 Meter lang, 160 Pkw, Deck 211 20-Fuß-Einheiten, Unterdeck 73 20-Fuß-Einheiten, 48 Passagiere). „Hans Gutzeit“ (1972 gebaut, 6.292 BRT, 137,4 Meter lang, 160 Pkw, Deck 211 20-Fuß-Einheiten, Unterdeck 73 20-Fuß-Einheiten, 48 Passagiere) und „Polaris“ (6.293 BRT, 137,2 Meter lang, 160 Pkw, Deck 211 20-Fuß-Einheiten, Unterdeck 73 20-Fuß-Einheiten, 36 Passagiere). Anlaufhäfen sind Helsinki, Turku und Kotka.

Poseidon bringt die „Transgermania“ (5.600 BRT) in den Dienst mit ein.

Ein Jahr später, 1978, starten Argo und Finncarriers ihren Gemeinschaftsdienst von Bremen nach Süd- und Mittelfinnland (Turku, Rauma und Mäntyluoto). Er entwickelt sich positiv.

Das Argo-Schiff „Algol“ ist immer gut beschäftigt, aber auch vom Pech verfolgt. Am 15. Januar 1981 weht eine steife Brise aus SSO mit Stärke 9 und das Schneetreiben ist zeitweilig so heftig, daß der Lotse von Turku nicht auf das Schiff übersteigen kann. Ein Manövrierfehler des Argo-Kapitäns führt daraufhin dazu, daß die „Algol“ vollbeladen südlich des Leuchtturms Utö strandet und schwere Schäden erleidet. Ein Hubschrauber birgt die Besatzung. Aufgrund des anhaltend schlechten Wetters kann erst Ende Februar mit dem Umladen giftiger Chemikalien auf ein kleineres Schiff begonnen werden. Um den Liniendienst aufrechtzuerhalten, chartert Argo für knapp ein Jahr den französischen RoRo-Frachter „Mont Louis“. Die havarierte „Algol“ wird von Reparaturfachleuten der Schichau Unterweser AG besichtigt. Das Ergebnis: Argo läßt das Schiff zu einem Festpreis von 14 Millionen Mark wiederherstellen. Dabei wird die „Algol“ gleich um 15,60 Meter verlängert und die Tragfähigkeit auf 5.570,9 Tonnen erhöht. Am 11. Dezember 1981 geht die „Algol“ wieder in Fahrt.

1980 ist der Waggonpark von Railship auf 341 geschlossene und 265 Flachwagen angewachsen, 1984 kommen weitere 120 Waggons hinzu. H. M. G. ist an der Railship-Gruppe mit 25 Prozent beteiligt, ebenso wie FÅA, Schenker und Kühne & Nagel. Zur Gruppe gehören zwei Besitzgesellschaften, die Partenreedereien und die Railship AG in St. Gallen/Schweiz, die Eigentümerin der Waggons ist. Die Betriebsgesellschaft in Helsinki ist auch für den gruppeneigenen Umachsbetrieb in Hanko zuständig. Heute gehört die „Railship“-Flotte mehrheitlich zur Poseidon-Gruppe.

Die neue „Transfinlandia“ der Poseidon (8.100 BRT) geht 1981 in den Lübeck-Finnland-Dienst. Im Auftrag von Transfennica, der Verschiffungsorganisation finnischer Papierfabriken, beginnt 1982 die Güterfähre „Camilla“ (7.000 Tonnen Tragfähigkeit) im Werkverkehr mit dem regelmäßigen Transport von Waldprodukten aus nordfinnischen Häfen nach Lübeck (Vorkwerker Hafen).

1983 Finncarriers/Poseidon befördern 1.180.000 Tonnen von und nach Lübeck, der Fährverkehr (ohne Eigengewichte) nach und von Finnland beläuft sich auf 1,818 Millionen Tonnen.

Die Entwicklung des Güterverkehrs (ohne Eigengewichte) mit Finnland am Travemünder Skandinavienkai (in 1.000 Tonnen):

1965	1
1970	15
1975	105
1980	401
1983	438

Entwicklung des Passagierverkehrs in Lübeck mit Finnland:

1960	5.100
1965	48.200
1970	119.200
1975	138.500
1980	166.600
1983	167.700

1984 ersetzt im Lübeck-Finnland-Verkehr die neue „Oihonna“ (8.500 BRT) die „Polaris“, die ehemalige „Finncarrier“. „Railship II“ (7.300 BRT) geht im November zwischen Travemünde und Hanko in Dienst. Von Lübeck laufen jetzt 7 Schiffe im Liniendienst die finnischen Häfen Kotka, Helsinki, Hanko, Turku, Rauma, Oulu und Kemi an. 1,8 Millionen Tonnen werden über den Nordlandkai nach und von Finnland verschifft.

Über den Seeverkehr im OECD-Raum mit Finnland (nach Registerländer) gibt folgende Statistik Auskunft:

Finnland	
Einfuhr	51,3 Prozent
Ausfuhr	48,1 Prozent
Bundesrepublik Deutschland	
Einfuhr	6,3 Prozent
Ausfuhr	20,9 Prozent
DDR	
Einfuhr	0,4 Prozent
Ausfuhr	1,2 Prozent

Der Trend, Verkehre mit Skandinavien und Finnland über Ostseehäfen abzuwickeln wird 1985 immer deutlicher. 43 Prozent des Verkehrs wählen jetzt diesen Weg, 1960 hatten die Nordseehäfen noch einen Anteil von 82 Prozent. Auch eine Zahl aus 1988 untermauert diese Entwicklung: Der Anteil der Ostseehäfen am gesamten Seegüterumschlag der Bundesrepublik Deutschland beträgt 16,1 Prozent, 1965 waren es erst 6,3 Prozent gewesen.

Der Fährschiffanteil beim Umschlag beträgt 1988 in Lübeck 85 Prozent, in Kiel 51 Prozent.

Die Deutsch-Finnische Linie (DFL) von Reederei Russ und H. M. Gehrckens bietet zweimal wöchentlich einen Container-Feederdienst mit zwei Containerschiffen zwischen Helsinki und Hamburg/Bremerhaven. Speziell werden Container der Überseereedereien gefeiert. Hinzu kommen Haus-Haus-Container mit Lokalladung sowie in Container geladenes Stückgut. Die Ausweitung des Feederdienstes auf die westfinnischen Häfen Rauma und Mäntyluoto steht bevor. Hintergrund ist, daß die finnische Papierindustrie immer größere Mengen in Container über den geographisch günstigsten Hafen verlädt. Eingesetzt werden speziell für den Containertransport geeignete Küstenmotorschiffe mit höchster finnischer Eisklasse.

In Zusammenarbeit mit OY Bore Line AB fährt H. M. G. einen RoRo-Containerdienst zwischen Hamburg/Bremerhaven und Hanko, Helsinki und Kotka.

Am 1. Oktober 1991 wird die Team Lines GmbH & Co. gegründet und zwar von den vier renommierten Reedereien H. M. Gehrckens, Johannes Ick, Mathies Reederei GmbH und Reederei Ernst Russ. Vereint werden so die Aktivitäten der Deutsch-Finnischen Linie, des North-Sea-Baltic-Service, der Team Line und Quickship. Von 12 Schiffen fahren 10 nach festen Fahrplänen im Feederdienst, 2 Schiffe können den Fahrplan kurzfristig unterstützen. Haupthäfen sind Hamburg und Bremerhaven, außerdem Bremen und Kiel, Helsinki, Rauma, Turku, Esbjerg, Gävle, Göteborg, Stockholm, Oslo, Gdingen.

Bore-Lines zieht sich aus dem Fahrtgebiet zurück und stellt den gebrochenen Verkehr Hamburg – Bremerhaven – Kiel – Finnland ein.

Argo Mann Ferry Service GmbH, Cuxhaven, wird Anfang 1992 gegründet, ein Joint Venture von Argo und Mann & Son, London. Angeboten wird ein wöchentlicher RoRo-Dienst zwischen Turku, Cuxhaven und Harwich. Eingesetzt wird die finnische gecharterte „Garden“.

Im Mai 1997 stellt die Argo Reederei ihren Bremen-Finnland-Verkehr ein, fast 60 Jahre nachdem sie 1933 von der Roland-Linie diesen Traditionsdienst übernommen hatte. Grund für die Aufgabe: instabile Verhältnisse in den Wirtschaften der ehemaligen Staatshandelsländern, verschärfter Ratenkampf in der Ostsee und – dies in erster Linie – der Fakt, daß die finnischen Ablader die Frachtraten in den Keller drückten. Mit Einstellung dieses Finnland-Dienstes verschwindet das letzte Argo-Schiff aus den bremischen Häfen. Die „Algol“ wird im September 1992 in den Libanon verkauft.

In der DDR beziehungsweise dem neuen Bundesland Mecklenburg-Vorpommern bewegt sich in diesem Zeitraum nicht viel in Bezug auf die Finnland-Fahrt. So bleiben die Liniendienste fast unverändert.

1980 bieten DSR und Oy Finncarriers AB 2mal monatlich ihren Dienst ab Seehafen Rostock nach Westfinnland und 4mal monatlich nach Südfinnland an.

1986 wird in Rostock ein Containerumschlagplatz eingerichtet. Regelmäßige Containerverbindungen gibt es nun mit Finnland, der UdSSR, Kuba und Großbritannien.

Größer, komfortabler, profitabler: die neueste RoRo-Fährschiffgeneration (ab 1990)

1990 werden 3 neue RoRo-Schiffe für Finncarriers-Poseidon in Dienst gestellt, wobei die „Translubeca“ als Frachtschiff 90 Passagiere mitnehmen kann.

Einen erfolgreichen Schritt wagen Finncarriers-Poseidon 1994 mit dem Einsatz der neuen, richtungsweisenden Generation von weiteren kombinierten RoRo-Schiffen. „Finnhansa“ ist der erste von 4 Carriern der Zukunft, für die nicht das Motto „Schneller, weiter, höher“ sondern „Größer, komfortabler, profitabler“ gilt. Mit 3.200 Meter Fahrbahnlänge bieten die Schiffe deutlich höhere Ladekapazität, zugleich schnelleres Laden und Löschen als ihre Vorgängerinnen. Der anspruchsvolle Passagierbereich läßt zudem keine Wünsche offen – Seefahrt wie zur guten alten Zeit.

Erinnern Sie sich daran, daß es auch vom Rhein Verbindungen nach Finnland gab? Sie bestehen weiter. Mit Erfolg. Die Maritim Befrachtung & Reederei AG in Duisburg bietet Direktverkehre von und nach den finnischen Saimaa-Seen an. Der Transport von Waldprodukten (Papier, Zellulose, Holz) spielt die größte Rolle. Finnland und damit die Saimaa-Seen sind hierfür Hauptanlaufziel. Direkt von den Holzverarbeitenden Fabriken im finnischen Inland wird der Kontinent angesteuert. Meist geht die Fahrt den Rhein hinauf zur Hauptlöschestelle Düsseldorf.

Hauptsaison ist Mai bis Ende Dezember bei 3 bis 4 Abfahrten pro Woche. Auf der Fahrt nach Finnland transportieren die Schiffe meist Stahl oder Massengüter. Die Schiffsgrößen variieren zwischen 1.200 und 3.200 Tonnen. Größere Schiffe wären für den Einsatz in den finnischen Kanälen zu groß.

Unsere Zeitreise durch die bewegte Epoche der Finnland-Fahrt von 1945 bis 1996/97 geht zu Ende. Die Finnland-Fahrt aber ist nicht an einem Schlußpunkt angelangt. Die neuen Finncarrier-Poseidon-Schiffe beweisen es. Vielleicht denken Sie einmal daran, wenn so ein Stahlkoloß an Ihnen in Travemünde beim Spaziergang oder in Helsinki vorübergleitet, wer die „Mutter“ eines solchen High-Tech-Schiffes im Liniendienst zwischen Deutschland und Finnland gewesen ist: einer der ersten stampfenden Dampfer, die regelmäßig Post über die Ostsee brachten.

Wie sieht die Zukunft aus? „Finnjet“, über 20 Jahre alt, wird bald ersetzt werden müssen. Wie sieht die nächste Schiffsgeneration aus? Werden kleinere, langsamere Passagierschiffe wieder auf den Markt kommen? Gedacht wird auch an die Ausweitung der Kapazität auf 300 bis 400 Passagiere auf den Kombi-RoRo-Schiffen, die täglich verkehren. Schnelle Schiffe, z. B. Katamarane, sind auch für Ladung in der Untersuchungsphase. Werften und Reeder arbeiten gemeinsam an neuen Konzepten. ■

**NEUBEGINN
VON UNTERNEHMENSTÄTIGKEIT
IM DEUTSCH-FINNISCHEN
WIRTSCHAFTSGEFLECHT
Erinnerungen und Erfahrungsberichte**

Der reale Wiederbeginn –

Überblick über die deutsch- finnischen Wirtschafts- aktivitäten bis zum Wirksamwerden der deutschen Teilung

Erik von Knorre

Dr. jur., geb. 1935 in Riga, 1956–66 Studium d. Staats- und Rechtswissensch. u. Volkswirtschaft, Referendar u. a. in Göttingen u. Köln, 1966–77 IHK Lübeck, 1977–86 Hauptgeschäftsführer der DFHK Helsinki, seit 1986 Leiter der IHK Offenbach/Main. Außerdem: langjähr. Geschäftsführer der Deutsch-Finn. Vereinigung in Lübeck, Vorstandsmitglied DFHK Helsinki, Kuratoriumsmitglied DFG, Beiratsmitglied d. Finland-Instituts/Berlin.



Bei der Arbeit an diesem Thema ist festzustellen, daß es sich um ein Gebiet der jüngeren Generation handelt, das noch kaum behandelt wurde, und offenkundig ist manches Material noch nicht frei zugänglich. Ich habe dies bei der Beschaffung der Unterlagen und bei den Recherchen gemerkt und möchte an dieser Stelle der Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft für deren gut funktionierende Fernausleihe ebenso wie Herrn Bernd Fischer/Deutsch-Finnische Handelskammer/Helsinki für dessen Unterstützung bei der Beschaffung wichtiger finnischer Unterlagen verbindlich danken. Deutsches Material war mir kaum zugänglich, da das Deutsche Reich mit Kriegsende unterging und Dokumente über den Wiederbeginn des deutsch-finnischen Wirtschaftsverkehrs nur bei den Alliierten erhältlich sein dürften. Diese Unterlagen sind mir aber nicht zugänglich gewesen.

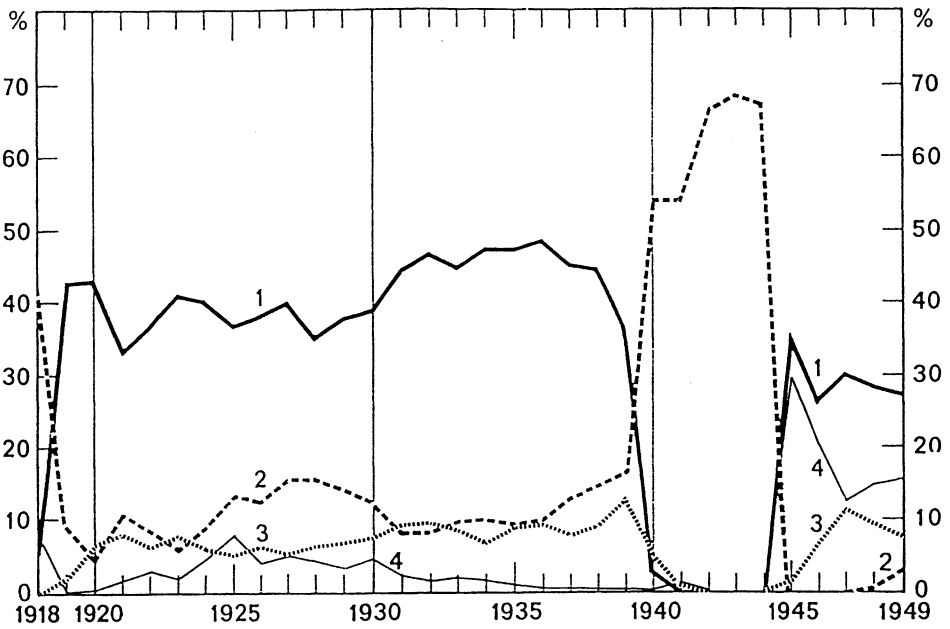
Sicherlich wäre durch eine langfristige wissenschaftliche Forschung einiges mehr herauszufinden, und das ist nach meiner Auffassung eine durchaus interessante Aufgabe. Dies war mir aber neben meiner Tätigkeit als Hauptgeschäftsführer einer Industrie- und Handelskammer mit ca. 30.000 angeschlossenen Unternehmen nicht möglich.

Mein Lebensweg ist eng mit Finnland, das ich bereits 1955 zum ersten Mal besuchte, verbunden. Mit einem kleinen Küstenmotorschiff, der Julianka, fuhr ich dort hin. Auf dem Weg nach Helsinki transportierte sie Maschinen und Maschinenteile sowie Stahl. Auf dem Rückweg tanzte sie wie ein Korken auf der Ostsee, weil die ganze Ladung aus Rentiermoos bestand. In Lübeck angekommen, wurde sie auseinandergeschweißt und verlängert, da erheblich größerer Transportbedarf bestand.

Zurück zu den Jahren nach 1945. Aus eigener Erfahrung kann ich aus der Zeit um das Kriegsende nichts über den Wiederbeginn der Wirtschaftsbeziehungen berichten – ich war 1945 erst 10 Jahre alt und wohnte bis 1948 in Stockholm. So möchte ich mich hier nur auf einige Anmerkungen beschränken, die zeigen, wie turbulent die Entwicklung des deutsch-finnischen Handels in den 40er Jahren nach Beendigung des Zweiten Weltkriegs gewesen ist.

Der Handel zwischen Finnland und Deutschland war im Rahmen der sog. Waffenbrüderschaft stark angestiegen. Bei den Exporten entfielen bis nahezu 70% auf das Deutsche Reich und bei den Importen fast 80% (Bild 1 und 2).

Bild 1

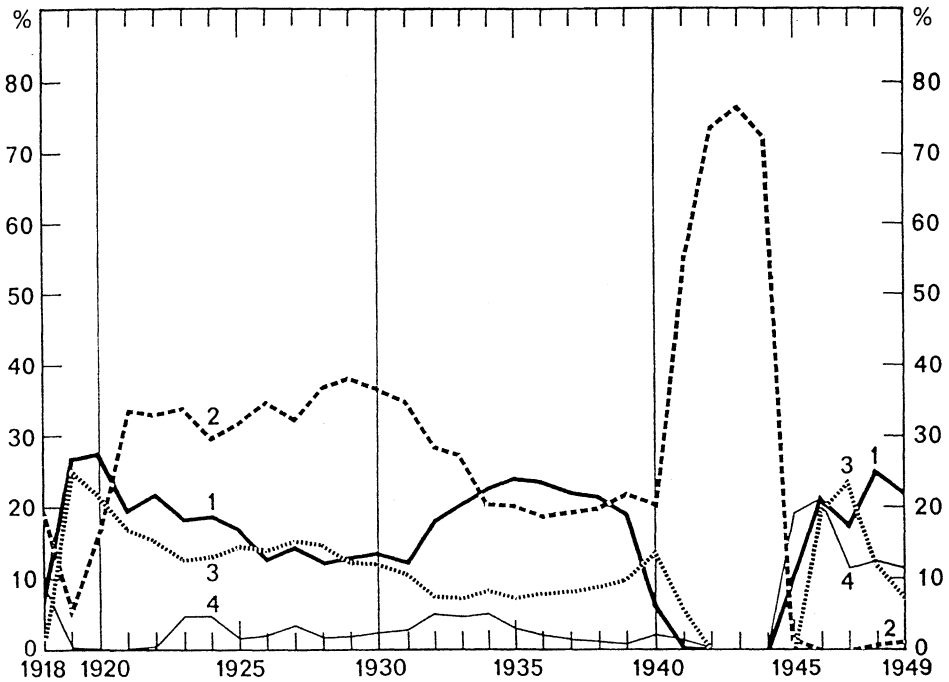


Prozentualer Anteil des finnischen Exports in einzelne Länder 1918–1949

1. Großbritannien
2. Deutschland
3. USA
4. UdSSR

Quelle: Heikki Oksanen, Suomen ulkomaankauppa 1917–1949

Bild 2



Prozentualer Anteil der finnischen Importe aus einzelnen Ländern 1918–1949

1. Großbritannien
2. Deutschland
3. USA
4. UdSSR

Quelle: Heikki Oksanen, Suomen ulkomaankauppa 1917–1949

Im Vorfriedensvertrag vom September 1944, den die Sowjetunion und Großbritannien gemeinsam für alle im Krieg gegen das Nazireich vereinten Nationen aushandelten, versprach Finnland nicht nur die dort verbliebenen deutschen Streitkräfte zu entwaffnen und der UdSSR auszuliefern, sondern auch alle sich in Finnland befindenden Deutsche und Ungarn zu internieren (Art. 2).

Finnland hatte damals bereits alle Beziehungen zu Deutschland abgebrochen (Art. 5), was nicht nur die Beendigung der diplomatischen und konsularischen Verbindungen bedeutete, sondern auch, wie in Anhang E des Vorfriedensvertrages erläutert, die Unterbrechung der Post-, Telegraphen- und Telefonverbindungen nach Deutschland sowie jeglichen Handelsaustausch umfaßte.

Obwohl nicht ganz ausdrücklich in dem Vorfriedensvertrag festgelegt, aber wohl durch Interpretation erkennbar (Art. 16), wurde alles deutsche Vermögen beschlagnahmt, also nicht nur das militärische sondern auch das private. Im Friedensvertrag von Paris im Jahr 1947 erkannte Finnland in Artikel 26 an, daß die Sowjetunion das Recht auf alles in Finnland befindliche, deutsche Eigentum hatte, das der inzwischen eingesetzten Kontrollkommission der Sowjetunion übergeben worden war. Finnland verpflichtete sich weiterhin, alle notwendigen Maßnahmen einzuleiten, um die Übergabe dieses Eigentums zu erleichtern.

Im Gegenzug erhielt Finnland die Zusicherung, daß sein Eigentum in Deutschland und das der finnischen Staatsangehörigen nicht mehr als Feindeseigentum behandelt werden würde.

1944 brach also der deutsch-finnische Handel völlig zusammen. Man kann deshalb mit

Recht von einer Stunde Null sprechen. Für beide Länder war dies eine Katastrophe, da ihre Volkswirtschaften aufeinander ausgerichtet waren.

Dieser Zustand hat so zumindest bis zum Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Frühjahr 1945 angehalten. Durch die Kriegswirren und die Verminung der Ostsee war zudem auch nicht an einen regelmäßigen Außenhandel zu denken. Sichere Transporte über See waren unmöglich, und der Landweg stand nur unter schwierigsten Bedingungen zur Verfügung.

In dieser Zeit war die Wirtschaft in Deutschland völlig am Boden. Was Kriegsbomben hinterlassen hatten, wurde vielfach demontiert. Außerdem gab es keinen freien Außenhandel. Er wurde von den Alliierten nur ausnahmsweise und nur in minimalem Umfang erlaubt. Erst nach langen Genehmigungsverfahren war er überhaupt durchführbar. Auslandsreisen waren Deutschen verboten.

Es gab kein Deutsches Reich mehr, sondern vier Besatzungszonen, die nach jeweils individuellen Regeln von den Besatzungsmächten kontrolliert wurden. Auch wirtschaftliche Aktivitäten waren nur mit Genehmigung der Alliierten möglich. Auslandskontakte der Deutschen waren für sie suspekt.

Die Wirtschaft war in Deutschland und Finnland bis 1945 auf Kriegswirtschaft ausgerichtet. Friedensproduktion gab es eigentlich nicht. Sie mußte für die darbenende Bevölkerung aufgebaut werden und diente dann vor allem dem eigenen Volk.

Ich habe versucht, in Deutschland über den seit 1945 bis 1947 durchgeführten Außenhandel Statistiken zu erhalten. Zu meinem Erstaunen habe ich vom Statistischen Bundesamt erfahren, daß dort keine Unterlagen vorliegen. Vom Bundeswirtschaftsministerium habe ich die Information erhalten, daß in Deutschland für diese Zeit keine Unterlagen vorhanden sind. Aber es gibt welche, in Colmar/Frankreich, wo die spätere Joint Export Import Agency (JEIA) ein Archiv unterhält. Die JEIA war die alliierte Behörde für Außenhandelsgenehmigungen. Sie hatte ihren Sitz in Frankfurt. Leider hatte ich keine Zeit zu Recherchen.

Daß die beschlagnahmten deutschen Güter in Finnland, die nach Rußland geliefert wurden, ein beachtliches Vermögen ausmachten, kann man der Statistik entnehmen. Der Wert dieser Güter belief sich 1947 auf 1.032 Mio. Fmk und 1948 auf 1.253 Mio. Fmk. Festzuhalten ist, daß es statt des bis 1944 regen deutsch-finnischen Handels nach 1945 einen erheblichen Umsatz mit deutschen Waren aus Finnland in die UdSSR gab. Diese Lieferungen kann man allerdings nicht als echten Außenhandel ansehen und erst recht nicht als deutsch-finnischen Warenaustausch (Bild 3).

Bild 3

Der Gesamt-Warenaustausch 1945—1948
(in Mill. Fmk)

Art der Bewegung	1945	1946	1947	1948
Freie Ausfuhr (fob)	5 228	-23 051	45 228	56 505
davon: Lieferungen auf Grund der deutschen Guthaben	—	—	2 032	1 253
Entschädigungslieferungen	9 455	9 430	10 405	11 546
Gesamtausfuhr	14 683	32 481	55 633	68 051
Einfuhr (cif)	6 821	24 274	46 971	66 369
Ausfuhrüberschuß des gesamten Warenaustausches	7 862	8 207	8 662	1 682
Bilanz des freien Warenaustausches	-1 593	-1 223	-1 743	-9 864

Quelle: T. G. Mahtelin, Analyse des finnischen Nachkriegshandels.

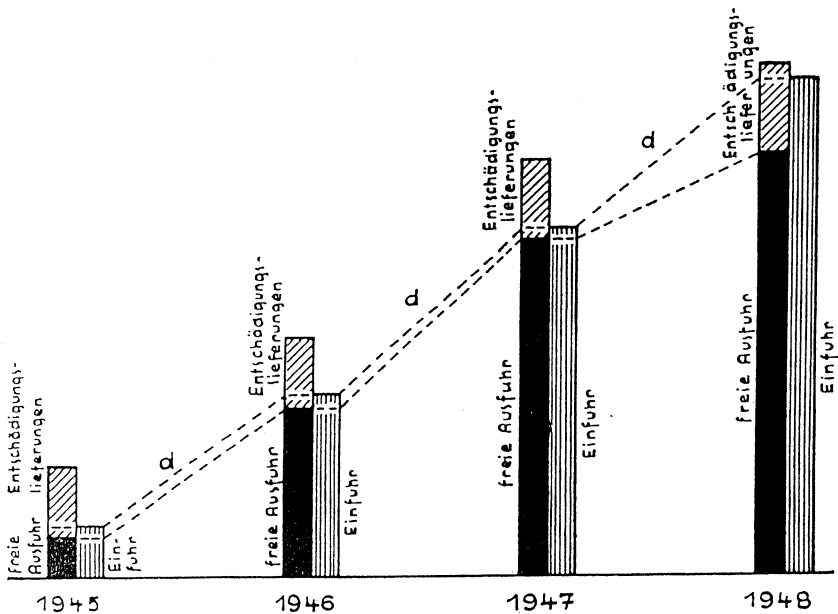
Betrachten wir den finnischen Außenhandel der ersten Nachkriegsjahre, so zeigt das obige Bild auch deutlich, daß es drei Arten von Exporten gab:

- Reparationen an die UdSSR
- Lieferungen von beschlagnahmten deutschen Waren an die UdSSR
- freier Außenhandel

Bei der Bewertung von Zahlen aus dieser Zeit ist es wichtig, dies zu wissen, da sie oft ungenau definiert werden und Verwechslungen entstehen.

Bild 4

Die Entwicklung der finnischen Außenhandelsbilanz



d = Bilanz des freien Warenaustausches

Quelle: T. G. Mahtelin, Analyse des finnischen Nachkriegshandels.

Bild 5

Import Finnlands nach Ursprungsländern, d. h. unmittelbarer und mittelbarer Import Einfuhr aus Deutschland incl. Gesamteinfuhr

	in Mio. Fmk						in % finnischen Einfuhr					
	1939	1944	1945	1946	1947	1948	1939	1944	1945	1946	1947	1948
Einfuhr aus Deutschland	1.569,3	6.342,7	87,8	419,5	1.401,4	2.618,0	20,7	71,1	1,3	1,7	3,0	3,9
Gesamteinfuhr	7.572,6	8.918,5	6.820,5	24.274,0	46.970,5	66.369,2	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ausfuhr nach Finnland nach Verbrauchsländern, d. h. unmittelbarer und mittelbarer Export

	in Mio. Fmk						in % finnischen Ausfuhr					
	1939	1944	1945	1946	1947	1948	1939	1944	1945	1946	1947	1948
Ausfuhr nach Deutschland	1.249,5	4.212,8	---	---	61,9	471,6	16,2	66,5	---	---	0,1	0,8
Gesamtausfuhr	7.710,3	6.332,1	5.227,8	23.050,5	45.228,1	56.504,8	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Finnlands Außenhandelsstatistik

Bild 4 zeigt zum Beispiel deutlich, daß der vermeintliche Handelsbilanzüberschuß Finnlands in den Jahren 1945–48 bei ausschließlicher Betrachtung des „freien“ Außenhandels nicht bestand, sondern nur ein Unterschuß vorlag.

Nicht nur die körperlich vorhandenen Gegenstände und Waren sowie die Geschäftsanteile der Deutschen wurden beschlagnahmt, sondern auch ihre Guthaben und Forderungen.

Andererseits wurden auch die Guthaben, die finnische Unternehmen in Deutschland besaßen, sowie ihre Forderungen gegen Deutsche eingefroren, was vielen finnischen Unternehmen Schwierigkeiten bereitete.

Der Drang zu gegenseitigem Warenaustausch nach 1945 war jedoch groß, zumal für Deutschland viele Produkte Finnlands wie Roh- und Schnittholz, Zellstoff, Karton und Papier für den Aufbau des Landes wichtig waren. Dagegen waren Steinkohle und Koks, technische Ersatzteile und Stahl für die finnische Industrie lebenswichtig, damit sie wieder in Gang kam und vor allem die umfangreichen, im Friedensvertrag festgelegten, Reparationen leisten konnte. Deutscher Kunstdünger war für die Landwirtschaft entscheidend, um Mißernten zu verhindern. Auch andere chemische Produkte hatten große Nachfrage.

Hier bot sich neben direktem Handel als Alternative ein Warenaustausch über Drittländer oder Kompensationshandel an. Die Devisenfrage bildete ebenfalls ein großes Problem. Hätte Finnland nicht aus der Vorkriegszeit einen ganz besonders guten Ruf als Schuldner gehabt, hätte es diese Frage nicht lösen können. Außerdem hat Finnlands Partnerschaft mit Schweden viel geholfen.

Ein weiteres Problem für den Neubeginn des Handels bildeten die miserablen Kommunikationsverbindungen, die anfangs noch bestehende Zensur für Auslandspost in Deutschland und die Tatsache, daß Auslandsreisen für deutsche Kaufleute zunächst praktisch verboten waren. Um den Wiederaufbau der Kontakte hat sich die Deutsch-Finnische Vereinigung (DFV) in Lübeck besonders bemüht. Sie hat ihren Sitz seit 1918 bei der dortigen Industrie- und Handelskammer und ist wenige Wochen nach der Selbständigwerdung Finnlands von deutschen Kaufleuten, vorwiegend aus drei Hansestädten, gegründet worden.

Durch geschicktes Taktieren war es der Vereinigung gelungen, in der Zeit des „1000jährigen Reiches“ weder nach Berlin verlegt noch gleichgeschaltet zu werden. Allerdings führte dies dazu, daß ihre Tätigkeit in den letzten Kriegsjahren fast zum Erliegen kam.

Nach dem Krieg konnte die DFV erst wieder 1948 ihre Tätigkeit aufnehmen. Zunächst wurden vor allem Pressemeldungen herausgegeben, um über Finnland zu informieren.

Es klingt fast wie ein Triumph, wenn Kurt D. Buck als Verfasser der Jubiläumsschrift zum 50jährigen Bestehen der Deutsch-Finnischen Vereinigung schreibt: „Präses Eschenburg, Bankdirektor Dr. Hartung und der Berichterstatter bekamen im März 1949 vom Besatzungsoffizier Mr. Moyns (Controll Commission Germany – entries and Exit Branch) in Kiel die Genehmigung zu einer Finnlandreise für die DFV, (wobei Frau Buck die Genehmigung bekam, in ihre Heimat als ‚Dolmetscherin der Delegation‘ mitzureisen).“ Herr Eschenburg war damals in Personalunion Präses der IHK zu Lübeck und Vorsitzender der Deutsch-Finnischen Vereinigung.

Einzelheiten über den Umfang des deutsch-finnischen Handels kann ich für die Jahre 1945 und 1946 nur bruchstückhaft aufzeigen. Nach der offiziellen finnischen Statistik für 1945 sind in jenem Jahr unmittelbare Exporte nach Deutschland nicht durchgeführt worden; wohl aber Einfuhren und zwar immerhin für 87,8 Mio. Fmk, davon 69 Mio. Fmk für mineralische Brennstoffe, vor allem Kohle und Koks, 4,7 Mio. Fmk für Kunstdünger, 4 Mio. Fmk für Zement, Kalk und Steine sowie 1 Mio. Fmk für Chemikalien und Farben.

1946 verfünffachten sich die Einfuhren aus Deutschland gegenüber dem Vorjahr auf 419,5 Mio. Fmk. Wiederum bildeten Kohle und Koks mit 211,8 Mio. Fmk den größten Posten vor 170 Mio. Fmk Kunstdünger und 34,4 Mio. Fmk sonstige Chemikalien. Exporte sind in jenem Jahr ebenfalls noch nicht feststellbar.

Hinsichtlich mittelbarer Lieferungen aus Finnland nach Deutschland in den beiden Jahren, die es mit Sicherheit, wenn auch in kleinem Umfang, gegeben hat, liegen mir keine zuverlässigen Erkenntnisse vor. Es ist aber alles andere als wahrscheinlich, daß z. B. alle Lieferungen nach Großbritannien und Schweden dort geblieben sind und nicht zum Teil weiterverkauft wurden. Bei den Importen dürfte es ähnlich gewesen sein.

1947 kam es dann zu einem ersten Handelsabkommen mit der sowjetischen Besatzungszone, das mit einem Zahlungsabkommen verbunden war. Es wurde am 15. August 1947 veröffentlicht und galt bis 1948. Ein ähnliches Abkommen folgte mit der Bizone, d. h. mit der englischen und amerikanischen Zone, am 10. Oktober 1947. Erst im Herbst 1948 ist in das Bizonenabkommen auch die französische Zone miteinbezogen worden.

Trotz aller Bemühungen ist es mir nicht gelungen, die eigentlichen Handelsverträge zu erhalten, sondern nur die Zahlungsabkommen, die aber ebenso wichtig waren, weil noch volle Devisenbewirtschaftung herrschte. Ohne Genehmigung der Zentralbank von Finnland bzw. der entsprechenden Stellen in den deutschen Besatzungszonen half der beste Geschäftsab-schluß nichts.

1947 stieg der Handel mit Deutschland weiter rasant. Er wuchs um mehr als das Dreifache auf 1,4 Mrd. Fmk auf der finnischen Importseite. Kohle und Koks waren mit 461,6 Mio. DM die wichtigsten Güter, gefolgt von Kunstdünger mit 404 Mio. Fmk und sonstigen Chemikalien mit 203 Mio. Fmk. Die Breite des deutschen Lieferspektrums erhöhte sich stark.

1947 war auch das Jahr, in dem Deutschland wieder als Abnehmer finnischer Produkte in der Statistik erschien. Für 61,9 Mio. DM wurde geliefert, vor allem Zellstoff für 55,1 Mio. Fmk und Papier für 5,1 Mio. Fmk.

Über die mittelbaren Importe gibt für 1947 eine Randbemerkung in der Zeitschrift Unitas der Nordiska Föreningsbank zur Übersicht der Einfuhren nach Ursprungsländern einen interessanten Hinweis. Dort wird vermerkt, daß 10,3 Mio. US-Dollar an Importen deutscher Waren aus dritten Ländern erfolgten (Bild 6).

Bild 6

The value of imports; apportionment to countries of origin

Country of origin	Import in 1947 according to agreement Mill. dollars	Mill. dollars			Proportion in %		
		1939	1946	1947	1939	1946	1947
Soviet Union	23.6	1.4	24.5	28.8	0.9	13.7	8.4
Sweden	10.3	21.1	16.8	16.3	13.7	9.4	4.7
Norway	4.1	3.1	4.3	9.3	2.0	2.4	2.7
Denmark	28.5	4.6	18.1	20.8	3.0	10.2	6.0
Germany	2.2	32.0	3.1	10.4	20.7	1.7	3.0
Holland	15.2	4.7	3.2	16.1	3.0	1.8	4.7
Belgium	23.8	8.5	10.3	26.9	5.5	5.8	7.8
Great Britain	–	24.0	33.1	48.8	15.6	18.5	14.1
France	13.6	3.8	3.9	11.0	2.5	2.2	3.2
Switzerland	4.0	2.4	0.7	2.7	1.5	0.4	0.8
Poland	9.9	2.5	12.2	17.2	1.6	6.9	4.8
United States	–	17.4	34.5	78.5	11.3	19.3	22.8
Brazil	–	3.1	4.3	9.5	2.0	2.4	2.7
Argentina	–	2.1	1.7	17.9	1.4	0.9	5.2
Other countries	–	21.8	7.7	29.1	14.0	4.4	8.7

Of imports during 1947 mentioned here goods of German origin for 10.3 mill. dollars and of Polish origin for 4.7 mill. dollars have been purchased from third countries. On the other hand, goods originating from a third country have been purchased in excess of imports mentioned here during 1947 to the following extent: Great Britain for 12.0 mill. dollars, Soviet Union for 10.2 mill. dollars, Norway and France for 3.8 mill. dollars each and United States for 3.4 mill. dollars.

Quelle: Unitas 1, 1948

Bild 7

The value of free exports; apportionment to consumer countries

Consumer country	Export in 1947 according to agreement Mill. dollars	Mill. dollars			Proportion in %		
		1939	1946	1947	1939	1946	1947
Soviet Union	26.2	0.6	34.0	41.2	0.4	20.1	12.4
Sweden	10.6	6.4	12.3	17.0	4.0	7.3	5.1
Norway	3.6	1.5	4.0	5.6	1.0	2.4	1.7
Denmark	28.4	5.9	18.7	23.5	3.8	11.1	7.1
Germany	0.9	25.5	–	0.5	16.2	–	0.1
Holland	14.7	9.3	5.3	14.9	5.9	3.1	4.5
Belgium	26.8	5.4	12.3	17.2	3.4	7.3	5.2
Great Britain	–	55.0	42.3	96.9	35.0	24.9	29.1
France	12.9	2.8	6.4	12.8	1.8	3.8	3.9
Switzerland	3.2	0.3	1.7	3.0	0.2	1.0	0.9
Poland	8.1	0.3	0.9	7.0	0.2	0.9	2.1
United States	–	20.1	11.8	38.2	12.8	6.9	11.5
Brazil	–	1.6	1.7	4.2	1.0	1.0	1.3
Argentina	–	3.2	4.1	10.8	2.0	2.4	3.2
Other countries	–	19.5	14.9	39.6	12.3	8.7	12.0

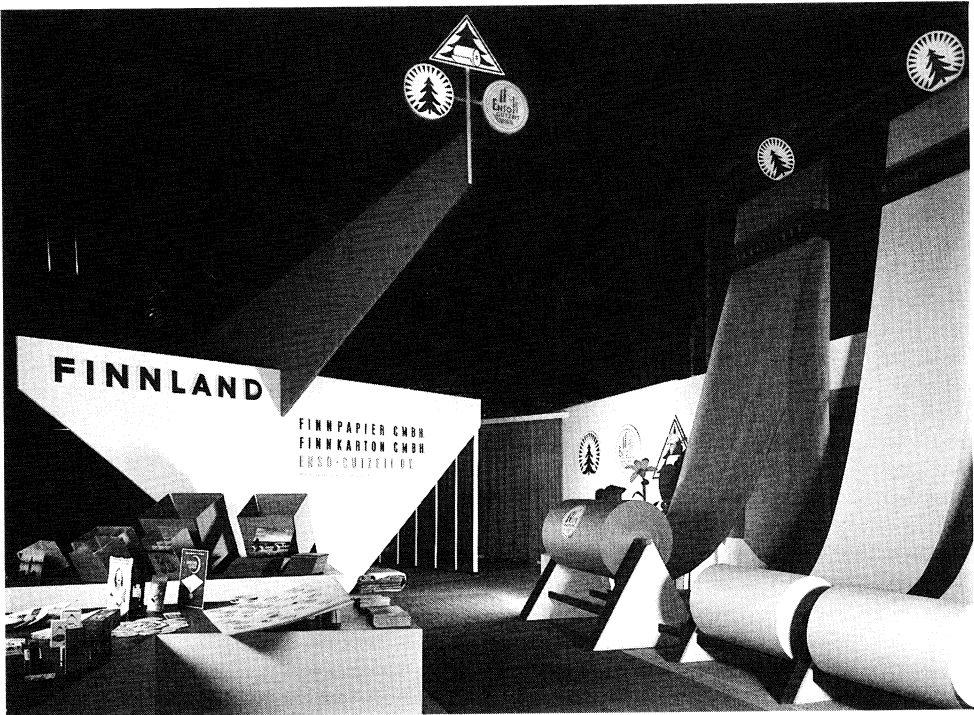
Besides the export mentioned for use within the buying country there were sold during 1947 for delivery to third countries: via Great Britain goods for 3.0 mill. dollars, via Sweden 2.0 mill. dollars, via Norway 1.2 mill. dollars, via Denmark 0.3 mill. dollars and via Holland 0.2 mill. dollars.

Quelle: Unitas 1, 1948

1948 ging die Entwicklung weiter bergauf. Die finnischen Bezüge aus Deutschland verdoppelten sich fast und erreichten 2,6 Mrd. Fmk. Wiederum waren Brennstoffe mit 883 Mio. Fmk der größte Posten. Kunstdünger folgte mit 502 Mio. Fmk, danach Stahl mit 393 Mio. Fmk und chemische Produkte mit fast 300 Mio. Fmk. Maschinen wurden für 140 Mio. Fmk und Autos für 77 Mio. Fmk geliefert.

Auch die deutschen Bezüge aus Finnland erhöhten sich und zwar noch schneller. Sie stiegen um mehr als das Achtfache auf 471,6 Mio. Fmk, von denen 425 Mio. Fmk auf Zellulose und 29 Mio. Fmk auf Papier und Pappe sowie 7 Mio. Fmk auf Holz und Holzwaren entfielen. Zellstoff machte damit wiederum rund 90% der finnischen Lieferungen nach Deutschland aus. 1948 war auch – bis zur Wiedervereinigung – das letzte Jahr, in dem Deutschland in der finnischen Statistik noch als Einheit behandelt wurde.

Am Rande sei noch erwähnt, daß der Friedensvertrag Finnland untersagte, Kriegsmaterial deutschen Ursprungs oder deutschen Musters zu beschaffen oder herzustellen (Art. 19). Das gleiche galt auch für Zivilflugzeuge, die deutscher oder japanischer Konstruktion waren oder in denen größere zusammengesetzte Teile deutscher oder japanischer Konstruktion oder Produktion eingebaut sind (Art. 21). Daß dieser Passus von Amerikanern in den 80er Jahren benutzt werden würde, als sie verhindern wollten, daß unter deutscher Beteiligung europäisch montierte Airbusse an die Finnair verkauft werden sollten, konnte bei Kriegsende niemand ahnen. ■

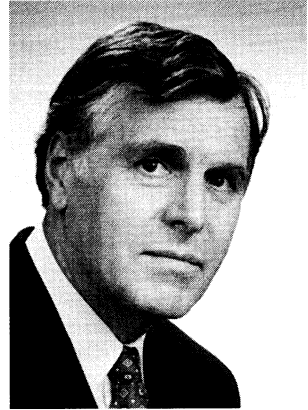


Der Wiederbeginn der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Finnland

Am Beispiel von Bayer

Hans E. Selle

Geboren 1934 in Köln. Nach dem Abitur kaufmänn. Ausbildung bei den Farbenfabriken Bayer A. G., heute Bayer AG. Ab 1958 Auslandseinsatz u. a. Bergen/Norwegen, Finnland und Istanbul/Türkei. Von 1967 bis zur Pensionierung 1995 in Finnland, zunächst als Leiter der Farben-Abteilung, ab 1978 als Geschäftsführer der Oy Suomen Bayer Ab, u.a. Mitglied des Vorstandes der Deutsch-Finn. Handelskammer Helsinki, ab 1984 Mitglied des Vorstandes der Deutschen Schule Helsinki, von 1992 bis 98 dessen Vorsitzender.



Blick in die Geschichte

Die Handelsbeziehungen der Bayer A.G. mit Finnland gehen bis in die Achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück.

Die ältesten Unterlagen stammen meines Wissens aus dem Archiv des finnischen Textilunternehmens Oy Finlayson Ab. Die Agfa AG, heute bekannt als Hersteller von Filmen, Fotozubehör und Geräten für die Amateur- und industrielle Fotografie, für die grafische Industrie und eine Tochtergesellschaft der Bayer AG, begann wie die Bayer AG mit der Herstellung von Farbstoffen. AGFA steht für Aktiengesellschaft für Anilin-Fabrikation. Agfa lieferte schon 1885, 22 Jahre nach Gründung der Farbenfabriken Bayer (1863), Farbstoffe nach Finnland. Agfa wandte sich erst später dem Fotogebiet zu.

Aus dem Jahre 1896 liegt ein Schriftwechsel zwischen den Farbenfabriken Bayer – vormals Friedrich Bayer & Co. – ebenfalls mit der Firma Finlayson vor.

Es ist interessant zu wissen, daß eine Vielzahl der großen Chemieunternehmen mit der Farbstoff-Chemie begann. Mit der Entwicklung und Herstellung von synthetischen Farbstoffen, die aus Naturprodukten gewonnene Farbstoffe wie z. B. das Indigo ersetzen sollten, fing man an und wandte sich erst später anderen Arbeitsgebieten zu.

Die Farbenfabriken Friedrich Bayer wurden 1863 als Zweimann-Betrieb in Wuppertal-Barmen gegründet. Als nach einigen Jahren die beengten Räumlichkeiten nicht mehr ausreichten, zog man in den Stadtteil Wuppertal-Elberfeld um, wo sich auch heute eine der 6 großen Bayer-Produktionsstätten in Deutschland befindet. Als auch Elberfeld zu eng wurde, kaufte man 1891 nördlich von Köln am Rhein ein großes Gelände, auf dem eine neue integrierte Produktionsstätte errichtet wurde, die sich nach und nach zur größten und wichtigsten des Konzerns entwickelte. Dorthin wurde 1912 auch der Firmensitz verlegt.

Einen Ort mit dem Namen Leverkusen gab es damals noch nicht. Das neue Werksgelände befand sich auf dem Gebiet der Gemeinde Wiesdorf. Erst 1923 wurde die Stadt Leverkusen, heute ca. 160 000 Einwohner, als Zusammenschluß mehrerer benachbarter Gemeinden gegründet. Namensgeber war übrigens Carl Leverkus, einer der Mitbegründer der Farbenfabriken Bayer in Wuppertal.

Wenn ich noch mit einigen Eilschritten durch die Geschichte des Unternehmens gehe, ehe ich mich Finnland zuwende, so sei erwähnt, daß 1916, also während des Ersten Weltkrieges, zunächst die sogenannte kleine IG Farben = Interessengemeinschaft Farben gegründet wurde als Zusammenschluß einiger aber nicht aller deutschen Farbstoffhersteller. Als Folge der

tiefen Wirtschaftsdepression in den 20er Jahren und weil man sah, daß auf Dauer nur große Einheiten und Zusammenschlüsse eine Überlebenschance haben, wurde 1935 die eigentliche IG-Farbenindustrie gegründet als Zusammenschluß mehr oder weniger der gesamten deutschen Chemie-Industrie. Leverkusen wurde Sitz und Hauptwerk der Betriebsgemeinschaft Niederrhein der IG. An dem Namen IG-Farbenindustrie ist zu erkennen, daß auch damals noch die Herstellung von Farbstoffen zentrale Bedeutung hatte, obwohl in der Zwischenzeit andere Arbeitsgebiete wie Pharmazeutika, Kunststoffe, synthetischer Kautschuk u. a. m. hinzugekommen waren. Aspirin, das weltweit wohl bekannteste Arzneimittel, kann 1999 auf 100jährige Bestehen zurückblicken.

Das Ende des Zweiten Weltkrieges brachte erneut große Veränderungen. Die IG-Farbenindustrie wurde in kleinere Blöcke aufgelöst, weitgehend in die Firmen oder Firmengruppen, wie sie früher bestanden haben. Es war eine Zeit der großen Unsicherheit, drohender Demontagen, von der dann die Chemieindustrie letzten Endes doch nicht so stark betroffen war wie andere Industrien. Es war die Zeit der beginnenden Teilung Deutschlands, aber auch die Zeit des Neubeginns, des Wiederaufbaus, der Wiederetablierung der alten Kundenkontakte im Inland und nach und nach auch im Ausland.

Die Betriebsgemeinschaft Niederrhein blieb als Unternehmenseinheit weitgehend bestehen und wurde unter britische Kontrolle gestellt. Sie bestand aus den Werken Leverkusen, Wuppertal, Dormagen und Krefeld. Im Jahre 1973 begann der Bau einer 5. Produktionsstätte in Deutschland: das Werk in Brunsbüttel.

Nach der Wiedervereinigung beschloß Bayer, ein weiteres Werk in Bitterfeld im neuen Bundesland Sachsen-Anhalt zu errichten. Mit diesem Beschluß setzte die Firmenleitung ein deutliches Zeichen, beim Aufbau der neuen Bundesländer von Anfang an präsent zu sein. Das Werk befindet sich neben dem großen Fabrikkomplex Bitterfeld der ehemaligen IG-Farbenindustrie und nutzt zum Teil auch dessen Logistik.

Infolge der über Jahrzehnte ungelösten Eigentumsfragen aufgrund der deutschen Teilung gab es Ansprüche auf die Vermögen in der Bundesrepublik und der DDR, die sich in Anteilscheinen, sog. IG-Liquis, ausdrückten. Je nach politischem Barometer und Stimmungslage stiegen und fielen die Liquis um Pfennigbeträge. Der Einsatz war nicht groß, die Gewinnmöglichkeiten zugegebenermaßen auch nicht.

Bayer und Finnland

Ich sagte eingangs, daß die Geschäftsbeziehungen von Bayer bzw. Agfa mit Finnland bis ins Jahr 1885 zurückverfolgt werden können. Keine der Firmen hatte damals eigene Verkaufsorganisationen oder gar Tochtergesellschaften in Finnland. Die Kontakte bestanden direkt zwischen dem Lieferanten und dem Kunden. Bayer hatte jedoch schon 1876 einen Farbstoff-Produktionsbetrieb in Moskau gebaut, so daß sich Verbindungen von dort mit Unternehmen im russischen Großfürstentum Finnland geradezu anboten. Auch hierüber fand sich Korrespondenz in Kundenarchiven. Man könnte diese Geschäftsbeziehungen als eine Vorstufe dessen ansehen, was heute ganz üblich ist, nämlich daß auch von den weltweit bestehenden Tochtergesellschaften in alle Länder geliefert wird, soweit dies sinnvoll ist, natürlich in Abstimmung mit der Zentrale. Jegliche interne und unkontrollierte Konkurrenz innerhalb des Konzerns ist verständlicherweise unerwünscht.

Neben den Direktkontakten zwischen Stammhaus und Kunden etablierten sich mit der Zeit auch Händlerfirmen. Max Achilles zum Beispiel, ein aus Deutschland gebürtiger Geschäftsmann in Tampere, einer Industriestadt 180 km nördlich von Helsinki, vermittelte schon vor dem Ersten Weltkrieg Lieferungen der Farbenfabriken Bayer zu finnischen Kunden oder kaufte selbst und verkaufte Farbstoffe und Chemikalien weiter an die Textil-, Papier-, Leder- und Lackindustrie.

Die Vertretung der Pharmasparte lag vor 1914 bei Ab Helsingfors Apothekares Drognederlag. 1926, ein Jahr nach der Gründung der IG, wurde in Helsinki die Osakeyhtiö ANILIN Aktiebolaget (dt. ANILIN Aktiengesellschaft) gegründet als Vertreter der Industriesparten einschließlich der Agfa. 1929 übernahm die „ANILIN“ auch die Belange der Sparte Pharma.

Eine besondere Stellung und Bedeutung kommt der Firma Sören Berner & Co, heute Berner Oy, in Helsinki zu, die 1933 mit der Markteinführung der Pflanzenschutz- und der Vete-

rinär-Produkte der IG in Finnland begann. Berner Oy, vor der Gründung der ANILIN auch Vertreter der BASF in Finnland, übernahm nach dem Zweiten Weltkrieg neben der Fortführung der Pflanzenschutz- und Veterinär-Geschäfte auch die Vertretung der Pharma-Sparte. 1989 wurde das Pharma-Geschäft und 1995 das Veterinär-Geschäft wieder von Suomen Bayer übernommen. Das Diagnostik-Geschäft kam 1990 zu Suomen Bayer, nachdem es bis dahin von den Firmen Algol bzw. Kaukomarkkinat betreut worden war.

Es war dies eine rein strategische Entscheidung, möglichst alle Geschäftsbereiche unter das Dach der bayereigenen Vertretung zu bringen, nicht zuletzt weil gerade das Pharma-Geschäft mehr als viele andere Produkte in der Öffentlichkeit mit Bayer assoziiert wird und so der Bayer-Bekanntheitsgrad eine Brücke auch für die Industrie-Produkte ist. Man kann in diesem Zusammenhang auch die sportlichen und kulturellen Aktivitäten der vielen Bayer-Vereine nennen, die ebenfalls den Bekanntheitsgrad des Unternehmens fördern.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Kontakte zu den meisten Ländern und natürlich auch zu den Kunden abgebrochen. Sehr bald zeigte sich, welcher hohen Stellenwert die früheren fest etablierten Geschäftsbeziehungen mit eigenen Vertretungen und hochqualifizierten Mitarbeitern hatten. Es schlug die Stunde derjenigen Leute, die früher für die IG-Farbenindustrie tätig waren, die die Produkte, Kunden und Märkte kannten und sich selbst wieder eine Existenz aufbauen wollten. Den IG-Vertretungen war weitere Geschäftstätigkeit untersagt. Ob es nun Finnland, Schweden, Norwegen oder Dänemark, andere europäische oder Überseeländer waren, fast überall waren es die ehemaligen Partner, die die Pionierarbeit leisteten und die Basis dafür schufen, daß Bayer – wie viele andere Unternehmen – sich wieder auf den Auslandsmärkten etablieren konnte.

Diesen Leuten der ersten Stunde gehört auch an dieser Stelle ausdrücklicher Dank und Anerkennung gesagt. Ohne ihre Marktkenntnisse und ohne ihren Einsatz wären der Wiederbeginn und der Wiederaufbau der Geschäfte zweifelsohne sehr viel mühsamer und langsamer erfolgt als es dann geschah.

In Finnland waren diese Pioniere die Herren Henrik Stenbäck, Fritz Welcher (ein gebürtiger Lübecker) und Max Staudinger, alle drei leitende Mitarbeiter in der „Anilin“, die 1945 eine eigene Firma, die Oy Stewesta Ab, gründeten. Die Herren knüpften schon bald wieder Kontakte zu den Lieferwerken. Die Liste der Lieferanten umfaßte mit der Zeit mehr als 50 Firmen. Die Stewesta begann als kleines Unternehmen mit den drei Inhabern und wenigen Mitarbeitern. Es war kein leichter Anfang. So heißt es in dem Geschäftsbericht über das kurze erste Geschäftsjahr 1945:

„Die Firma wurde im August 1945 gegründet und begann im Herbst die Tätigkeit mit der Schaffung von Verbindungen im Ausland, besonders in Amerika, England, Belgien etc. Irgendwelche Geschäfte konnten in 1945 noch nicht abgeschlossen werden. Die Kosten der Firma wurden auf das Geschäftsjahr 1946 überführt.“

Der Geschäftsbericht für 1946 klingt schon etwas freundlicher:

„Obwohl im Jahre 1946 als Folge des großen Mangels an Rohstoffen in der ganzen Welt und der schlechten Währungsverhältnisse im Inland große Schwierigkeiten zu überwinden waren, um mit lieferfähigen ausländischen Unternehmen in Kontakt zu kommen, gelang es der Gesellschaft doch, Verbindungen mit einigen geeigneten Firmen in Amerika und England aufzunehmen. Der Hauptteil der Einnahmen kam aus Importgeschäften auf Provisionsbasis mit Anilinfarbstoffen und Chemikalien und erbrachte einen Nettogewinn von ..., der indessen nur dank größter Sparsamkeit erreicht werden konnte. So arbeitete z.B. im ersten Teil des Jahres das Personal nur halbtags, und die Direktionsmitglieder erhielten Gehalt nur für 4 Monate.“

Schwierige Zeiten!

Und über 1947 wird u. a. berichtet:

„Im Geschäftsjahr 1947 gelang es der Firma, ihre ausländischen Verbindungen auszubauen und mit der inländischen Industrie in Kontakt zu kommen, und sie konnte aufgrund dieser Gegebenheiten ihre Tätigkeit erheblich ausweiten.“

Zum ersten Male wurde eine Dividende in Höhe von 6 % ausgeschüttet.

Mit der Nennung von Umsatzzahlen ist man sehr zurückhaltend. Die Geschäftsberichte über alle ersten Nachkriegsjahre sind sehr knapp formuliert und enthalten nur das Wichtigste, was das Aktiengesetz über die Veröffentlichung der Jahresabschlüsse verlangt. Es ist aber festzu-

stellen, daß die Geschäftsbeziehungen für und mit Bayer bald einen zentralen Platz einnehmen.

Der Neubeginn war also schwer. Es gab Devisenbeschränkungen, Behinderungen durch Lizenzen, Reisebegrenzungen und vieles andere mehr, was man sich heute kaum noch vorstellen kann. Aber es waren eben die Verbindungen, die Erfahrungen und der Einsatz dieser Pioniere, die in sehr erheblichem Maße dazu beitrugen, die Geschäfte wieder in Gang zu bringen und die Beziehungen zwischen den Ländern zu fördern. Ein schwieriger Anfang, aber es ging doch aufwärts.

Über das Jahr 1952, in dem bekanntlich die Sommer-Olympiade in Helsinki stattfand, wird berichtet:

„Der Umsatz stieg ein wenig, verglichen mit 1951. Die Bearbeitung des Kundenkreises durch Besuche und auf dem Korrespondenzwege wurde intensiviert und erforderte natürlich auch höhere Kosten. Die Firma war gezwungen, mehr Personal einzustellen. Der Kontakt zu den ausländischen Lieferanten wurde vertieft durch intensivere Reisen und Besuche.“

Dividende wurde 10 % gezahlt.

Und über 1956 schreibt der Geschäftsbericht u. a.:

„Das zu Ende gegangene Jahr kann für die Gesellschaft als besonders günstig bezeichnet werden, insbesondere was Farbstoffe und Hilfsmittel anbelangt, aber auch die Foto- und übrigen Abteilungen notierten ein recht gutes Resultat. Es wurde wieder neues Personal eingestellt. Die Firma hatte am Jahresende 30 Mitarbeiter.“

(30 Mitarbeiter also für die Industrieabteilungen, Agfa und Verwaltung)

Heute sind bei Suomen Bayer und Agfa-Gevaert zusammen ca. 200 Mitarbeiter beschäftigt, und der Umsatz betrug 1996 rund 750 Mio FIM = ca. 250 Mio DEM.

Als Zeit des Neubeginns ab 1945 möchte ich die Zeit bis in die Jahre 1955 bzw. bis spätestens 1958 bezeichnen. Es kam dann eine Periode, die dadurch gekennzeichnet ist, daß die deutschen Unternehmen wieder selbst mehr Einfluß nehmen wollten in der Form, daß man auch eigene Leute ins Ausland entsandte, und daß man sich, soweit es aufgrund der jeweiligen gesetzlichen Gegebenheiten möglich war, wieder in die etablierten Vertretungen einkaufte oder eigene Tochtergesellschaften gründete. In Finnland ist diese Periode in den Jahren 1956 bis 1962 anzusiedeln, als die Gründergeneration Stenbäck und Welcher 1956 und Max Staudinger sich 1962 aus dem aktiven Geschäftsleben zurückzog. 1958 kamen die beiden ersten deutschen Mitarbeiter aus Leverkusen zur Stewesta.

1958 wurde die Bayer AG durch ihre kanadische Finanzholding Bayforin (Bayer foreign investments) Teilhaber an der Stewesta und übernahm einige Jahre später, als dies aktienrechtlich möglich wurde, das gesamte Aktienkapital. 1967 wurde die Stewesta in Oy Suomen Bayer Ab umbenannt, womit auch nach außen dokumentiert wurde, daß es sich um eine zum Bayer-Konzern gehörende Tochtergesellschaft handelt.

Als 1966 die beiden Fotounternehmen Agfa und Gevaert fusionierten, wurde auch in Finnland eine eigene Vertretung gegründet, deren erster Geschäftsführer bis 1991 Willy Staudinger, der Sohn des Stewesta-Mitbegründers Max Staudinger, wurde. Agfa-Gevaert als Hersteller und Vertreiber von Markenartikeln baute weltweit eine eigene Vertriebsorganisation auf. Der Zusammenschluß der deutschen AGFA und der belgischen GEVAERT war übrigens die erste europäische Fusion von Bedeutung über die Grenzen hinweg.

Die folgenden Jahre – bis etwa 1990 – waren durch einen fast ununterbrochenen Aufschwung gekennzeichnet, eigentlich nur durch zwei „Dellen“ der ersten und zweiten Ölkrise abgebremst, die – hinterher betrachtet – klein erscheinen gegenüber dem, was Finnland die große Krise Anfang der 90er Jahre brachte, die mit dem Wort „lama“, soviel wie Lähmung, umschrieben wird.

Daß die beiden Ölkrisen für Finnland relativ schmerzfrei blieben, hatte seine Ursache darin, daß aufgrund einer Vereinbarung mit der UdSSR der überwiegende Teil der Energie – Rohöl, Erdgas und Kohle sowie 2 von 4 Atomkraftwerken – von dort auf Basis eines bilateralen Tauschhandels gekauft wurde.

Es war eigentlich weniger die Frage, ob man genügend Energie bekam, sondern eher, was sie kosten sollte. Mit jeder Verteuerung der Energiepreise stieg förmlich die Notwendigkeit

zu verstärktem Export. Davon profitierten vor allem arbeitsintensive Branchen wie Textil und Bekleidung, Leder und Schuhe und andere Konsumgüter, Bau, Chemie etc. Der Zusammenbruch der Sowjetunion und das Ende des bilateralen Handels waren *eine* von mehreren Ursachen für den Konjunkturerinbruch in Finnland, wie er dramatischer kaum hätte ausfallen können. Eine *andere* und nicht zu unterschätzende Ursache war die Freigabe des Finanzwesens, auf die die Bevölkerung, die Industrie und selbst das Bankenwesen nur schlecht oder überhaupt nicht vorbereitet waren.

Es begann eine Zeit, die man in Finnland u. a. mit „Verbraucherfest“ und „Kasinoökonomie“ bezeichnet, eine Phase, in der die Bürger, viele Unternehmen wie auch der Staat weit über ihre Verhältnisse lebten und das Land schließlich auch seine internationale Konkurrenzfähigkeit verlor. Das Erwachen war grausam. 20 Prozenteinheiten, ein Fünftel also des gesamten Exportes fielen innerhalb von 2 Jahren weg, die Arbeitslosigkeit stieg von 5 % auf mehr als 20 %. Die Staatsverschuldung wuchs in für Finnland nicht gekannte Höhen. Ein äußerst schwieriger und langwieriger Umstellungs- und Anpassungsprozeß begann, der auch heute (1997) noch nicht abgeschlossen ist. In dieser Situation der Neuorientierung ergab es sich fast zwangsläufig, daß Finnland den Beitritt zur EU suchte und – nach einer Volksabstimmung – zum 1. 1. 1995 Mitglied der EU wurde, gleichzeitig mit Schweden und Österreich.

Was Bayer und überhaupt die Industrie angeht, so waren die vorhergehenden drei Jahrzehnte – also etwa die Jahre von 1960 bis 1990 – durch ständige Expansion gekennzeichnet. Es kamen zahlreiche neue Produkte und Produktgruppen, neue Anwendungsgebiete auf den Markt. Denken wir nur an den Siegeszug der Kunststoffe, wo überall in unserem täglichen Leben mit Hilfe von Kunststoffen ganz neue Produkte kreiert wurden oder an Kunststoffe, die traditionelle Werkstoffe wie Holz, Metalle, Steine, Leder, Textilien ersetzt haben; oder denken wir an neue Arzneien gegen Krankheiten, gegen die es noch keine Medikamente gab. Die Liste der Erfolgsgeschichten ist lang.

Es waren natürlich auch die Jahre der Expansion, der Exporterfolge der finnischen Industrie und der steigenden einheimischen Nachfrage, die ganz neue Industrien in Finnland entstehen ließen, siehe Nokia Elektronik, Kunststoffverarbeitende Industrie oder Automobilindustrie, bzw. in dem traditionellen Unternehmen, insbesondere der Holzverarbeitenden Industrie weiter expandierten und neue Produktionskapazitäten schufen. Neue Zellulosewerke wurden gebaut, neue und größere Papiermaschinen wurden aufgestellt. Als Lieferant von Rohstoffen an nahezu jede Branche profitierte natürlich auch Suomen Bayer von dieser Expansion. Es galt vor allem, rechtzeitig die neuen Marktchancen zu erkennen und wahrzunehmen.

Jahrelang sprach man von Finnland als dem Japan des Nordens. Gerade deshalb waren der Konjunkturerinbruch und seine Auswirkungen auf die Wirtschaft des Landes, auf seine Bevölkerung, auf die gesamte Stimmungslage so tief. Die starke Betonung des Osthandels, durch die Bilateralität ein relativ leichter Handel, ließ lange Zeit unter den auf den Osthandel spezialisierten Firmen die Realitäten für die Konkurrenzsituation im Welthandel vergessen. Diese Einbrüche und Geschäftsverluste trafen natürlich auch die Zulieferindustrie und Unternehmen wie Bayer.

Rückblickend ist festzuhalten, daß diese Beeinträchtigung der Geschäfte eine erheblich größere Dimension hatte als die Zeit nach den beiden Ölkrisen. Wenn man der Sache eine positive Seite abgewinnen will, so die, daß man – hoffentlich – daraus gelernt hat und daß Rationalisierungsprozesse und Strukturänderungen in Gang gesetzt wurden, die früher oder später sowieso hätten kommen müssen.

Wenn ich die Jahre nach 1945 nochmals Revue passieren lasse, so möchte ich diese in 4 Abschnitte einteilen.

Phase 1

Der Wiederbeginn ab Herbst 1945. Gründung der Oy Stewesta Ab durch drei Mitarbeiter der ehemaligen IG Farben-Vertretung. Aufbau neuer Kontakte zu Kunden und Lieferwerken. Diese Phase geht bis etwa 1958.

Phase 2

In Finnland etwa 1958 bis 1962. Vertiefung der Kontakte, eigene Bayer-Mitarbeiter wurden

ins Ausland entsandt. Seit Beginn bzw. Mitte der 50er Jahre ist eine Vielzahl von Bayer-Mitarbeitern, Kaufleute wie Techniker, in alle Welt gegangen. Ihre Aufgabe war es, Wissen und Know-How mitzubringen und das weltweite Vertretungsnetz auf einen vergleichbaren Stand zu bringen.

Sie blieben kürzer oder auch länger in einem Land, wechselten in andere Länder und Regionen und gingen in der Regel nach einigen Jahren zurück nach Deutschland, um dort Führungsaufgaben zu übernehmen. Allerdings keine Regel ohne Ausnahme: manche hielt es sehr lange an einem Ort oder sie blieben auch auf Dauer in ihrem Gastland. In Finnland waren im Laufe der Jahre insgesamt etwa 20 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen aus Leverkusen tätig.

Die Entsendung von Mitarbeitern ins Ausland ist keine Einbahnstraße, auch eine Reihe von finnischen Mitarbeitern haben, jeweils für mehrere Jahre, in Leverkusen gearbeitet, sind dann nach Finnland zurückgekehrt oder in dritte Länder gegangen.

Phase 3

Kapitalbeteiligung an den Vertretungen und nach und nach Übernahme oder Gründung eigener Tochtergesellschaften. In Finnland fiel diese Phase in die Jahre 1962 bis 1975. Letzterer Zeitpunkt hing mit der Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen zusammen, indem finnische Aktiengesellschaften zu 100 % bzw. im Besitz *eines* Aktionärs sein durften. In den darauffolgenden Jahren sollten möglichst alle Geschäftsbereiche und die Interessen aller Bayer-Tochtergesellschaften unter dem Dach einer Bayer-Vertretung vereinigt werden. So übernahm Suomen Bayer in diesen Jahren auch die Vertretung der Geschäftsbereiche Pharma, Selbstmedikation, Diagnostica und Veterinär.

Agfa mit eigenem Warenzeichen und sehr stark verbraucherorientiert bleibt ein eigenständiges Unternehmen. Auf dem administrativen Gebiet bis hin zu gemeinsamen Büros gibt es jedoch Formen der Zusammenarbeit.

Phase 4

Konjunkturreinbrüche und Sättigung der Märkte, die Öffnung der Grenzen, verbesserte Kommunikationen, der Zwang, effizienter und kostengünstiger zu operieren, all dies setzte mit Anfang der 90er Jahre einen Prozeß in Gang, neue Organisationsformen zu suchen. Als Beispiel wurden oft die USA herangezogen, wo selbst große Unternehmen wie Bayer nicht in jedem Bundesstaat mit einer eigenen Vertretung präsent sind.

Bayer ist dazu übergegangen, größere Vertriebseinheiten zu schaffen, die über die Grenzen hinausgehen, ohne die direkte Kundenbearbeitung und die Kundenkontakte in den einzelnen Märkten zu vernachlässigen, getreu dem Slogan „think global but act local“. In der Praxis sieht das so aus, daß eine nordische Verkaufsorganisation geschaffen wurde für Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Island und die drei Baltischen Staaten unter Beibehaltung der lokalen Vertretungen. Sitz der Organisation ist Kopenhagen; Strategien, Budgets, Personalpolitik und eine Konzentration/Koordination bei der Verwaltung werden zentral erarbeitet und weitgehend auch mit den Lieferwerken zentral behandelt. Auch eine Konzentration auf wenige Lager ist bei den heutigen schnellen Verkehrsverbindungen gegeben.

Auch Agfa hat eine ähnliche nordische Organisation mit Hauptsitz in Stockholm geschaffen.

Bei der Internationalisierung der Kunden z. B. der Papierindustrie erwarten auch diese eine grenzüberschreitende Bearbeitung.

Vergleichbare Regionen bildet Bayer mit Holland/ Belgien/ Luxemburg, Großbritannien/Irland, Spanien/Portugal oder den Staaten Mittelamerikas, um nur einige zu nennen.

In dieser Phase der nordischen Integration befinden wir uns jetzt. Diese Organisation umfaßt also beinahe den gesamten Ostsee-Raum.

Ausblick

Der Prozeß der länderübergreifenden Marktbearbeitung verlangt Flexibilität und Umdenken. Man wird sich vermutlich erst nach einigen Jahren im Rückblick bewußt werden, was diese neuen Organisationsformen bewirkt haben. Eines kann man aber schon heute sagen: mit der

europäischen Einigung sind Prozesse in Gang gesetzt worden, die so viel Eigenenergie besitzen, daß sie nicht mehr zu stoppen sind. Der Wegfall der Zölle, die berühmten 4 Freiheiten und in absehbarer Zeit eventuell auch die gemeinsame Währung: wenn man sich an diese Dinge erst mal gewöhnt hat, wird man sie nicht mehr missen wollen. Eines Tages sind sie zur Selbstverständlichkeit geworden, und so wird man nach einigen Jahren mit Sicherheit auch diese neuen, länderübergreifenden Organisationsformen als selbstverständlich ansehen.

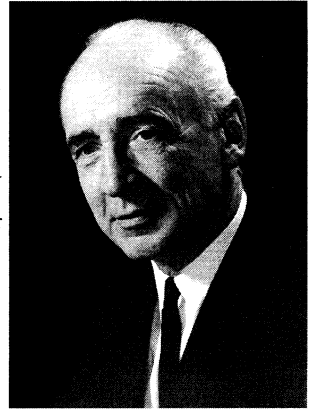
Jedes Land hat natürlich seine eigene Kultur, eigene Sprache, eigene Mentalität. Charles de Gaulle sprach von dem Europa der Vaterländer, und hiermit meinte er, daß auch in einem vereinigten Europa die unterschiedlichen Kulturen bewahrt werden sollten, die gerade der Reichtum unseres Kontinents sind. Dennoch: die Integration Europas geht weiter und sie ist, so meine ich, eine Chance und ein Muß, um wirtschaftlich gegenüber anderen großen Regionen wie Nordamerika oder den Pazifik-Staaten bestehen zu können.

Wir leben in einer spannenden Zeit großer Veränderungen, die wir mitgestalten müssen, wenn wir, d. h. unsere Länder, unsere Unternehmen, wir uns alle im Wettbewerb mit den anderen Kontinenten erfolgreich behaupten wollen. ■

Erinnerungen

Eric Bargum

Mag. phil., geb. 1909 in Helsinki, Studium der Mathematik und Physik bis 1932, danach Studienrat am Gymnasium, 1937–1947 Oberstudiendirektor und Kriegsdienst i. d. finnischen Armee als Oberleutnant d. R., von 1947 bis zur Pensionierung 1974 Geschäftsführer der Firma Oy Algol Ab, 1959 Verleihung des Bundesverdienstkreuzes I. Kl., 1969 Ernennung zum Kommerzienrat, Vorsitzender des Aufsichtsrates (Algol Ab) bis 1985.



Bevor ich zu den Episoden aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg übergehe, will ich einige Worte sagen über die Entwicklung der Firma Algol von einem sehr kleinen privaten deutschen Geschäft zu einem der größeren finnischen Handelshäuser. Ich bin der einzige noch Lebende, der in naher Beziehung zu dem Gründer, Albert Goldbeck-Löwe, stand.

Albert Goldbeck-Löwe wurde am 26. 11. 1863 in Plön/Schleswig-Holstein als Sohn des preußischen Geheimen Justizrates Adolf Goldbeck-Löwe und dessen Ehefrau Louise, geb. Bargum, geboren. Nach einer kaufmännischen Ausbildung in Hamburg und Birmingham kam er 1887 nach St. Petersburg, wo er als Leiter der Finnlandabteilung des Handelshauses Lessing angestellt wurde. Auf Geschäftsreisen in die inzwischen zur Industrie- und Hafenstadt gewachsenen finnischen Hauptstadt Helsinki machte er sich mit dem dortigen Geschäfts- und Gesellschaftsleben bekannt und eröffnete dort 1894 in freundschaftlichem Übereinkommen mit der Firma Lessing, deren Vertretung er übernahm, sein eigenes Handelshaus. Das anfangs kleine Unternehmen entwickelte sich schnell und kontinuierlich. Die Führungsqualitäten des jungen Chefs werden in vielen schriftlichen Quellen gelobt.

Aber klein war das Unternehmen am Anfang tatsächlich. Albert hatte in St. Petersburg geheiratet, seine erste Mitarbeiterin war seine junge Frau, die einer deutschen Petersburger Familie entstammte. Die Post wurde von seiner Schwiegermutter, Frau Bergsträsser, die dem jungen Ehepaar nach Helsinki gefolgt war, zum Amt getragen. Sie war eine kleingewachsene, aber ihrer Würde sehr bewußte Witwe. Das junge Ehepaar Albert und Alexandrine, genannt Sanja, blieb leider kinderlos.

Auch so kann ein geschäftliches Unternehmen anfangen; ob die Fortsetzung gelingt, hängt von den Eigenschaften des Gründers und von den äußeren Bedingungen ab. In diesem Fall waren beide Voraussetzungen günstig.

Finnland, das bis 1809 ein Teil des Königreiches Schweden gewesen war, wurde nach dem gegen Rußland verlorenen Krieg ein Großfürstentum unter dem russischen Zaren, jedoch mit einer gewissen Autonomie. Auf dem Landtag in Porvoo 1809 sprach der wohlwollende Zar Alexander I. die prophetischen Worte: „Finnland ist von nun an in die Reihe der Nationen aufgenommen.“

Für die allmählich aufblühende Wirtschaft des Landes war tatsächlich das 19. Jahrhundert eine günstige Zeit, wozu die enge Nachbarschaft zu dem damaligen Rußland, aber auch die aus der Schwedenzeit beibehaltene Gesellschaftsordnung mächtig beigetragen haben. So erlebte auch das gegen Ende des Jahrhunderts gegründete Unternehmen „Alb. Goldbeck-Löwe“ eine blühende Periode. Das Personal wurde mit guten Mitarbeitern ergänzt, und der Gründer öff-

nete Wege für einen internationalen Warenaustausch. In Würdigung seines Einsatzes für den Kontakt mit Deutschland erhielt er den Ehrentitel „Königlicher preußischer Kommerzienrat“ und wurde zum deutschen Vizekonsul ernannt. Er wurde unter den eingewanderten Deutschen, aber auch unter den Finnen hoch geschätzt. Er konnte ein schönes, etwa 20 ha umfassendes Gebiet in der Nähe der Stadt für den Sommerurlaub erwerben. Er zierte es mit der kaiserlichen Fahne Schwarz-Weiß-Rot auf hohem Flaggenmast und er behielt, getreu seiner alten Gesinnung, dieselben Farben auch in der Weimarer Republik bis zu seinem Tod 1934; eine Hakenkreuzfahne hat er nicht zur Kenntnis genommen.

Der Gründer mußte bald mehr kompetentes Personal einsetzen. Wenig später hatte er zwei Prokuristen, den deutschen Richard Negendanck und den ebenfalls deutschen Ludolf Bargum (1873–1938), der 1899 dem Vorschlag Alberts gefolgt war, in die Firma einzutreten. Der letztere war sein Vetter. Da es sich zugleich um meinen Vater handelt, zitiere ich der Neutralität halber Roger Bergman, den Verfasser der Firmenchronik Algols zum 100jährigen Jubiläum: *„Im Nachhinein kann man diese Neueinstellung als das Wichtigste in der Geschichte des Unternehmens bezeichnen; ihre Bedeutung für die Organisation und Leitung der Firma reichte weit in die Zukunft.“*

Soweit Bergman. Negendanck starb leider schon 1915, wogegen mein Vater sein gesamtes Lebenwerk der Firma widmete. Er heiratete in Helsinki Annie Cable (1879–1965), eine Tochter schottischer Einwanderer. Das Ehepaar bekam zwei Kinder, beide in Helsinki geboren, Margit (1903–1980) und mich, Ludolf Eric Wilhelm (geb. 1909). Meine Eltern wählten Albert zum Paten. Albert, Sanja und meine Eltern waren ihr ganzes Leben eng befreundet, mein Patenonkel war auch immer sehr nett zu mir.

1913 erreichte Albert das Alter von 50 Jahren. In Gedanken an das weitere Bestehen der Firma plante der Gründer die Änderung seines privaten deutschen Unternehmens in eine finnische Aktiengesellschaft. Dies kam Anfang 1914 zustande unter dem Namen „Aktiebolaget Alb. Goldbeck-Löwe Osakeyhtiö“, später in „Oy Algol Ab“ umgetauft. Von den 1.000 Aktien behielt Albert 800, die übrigen verteilten sich auf die beiden Prokuristen und einige ehemalige Mitarbeiter.

Dann kam der Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Am 1. August 1914 saß unsere Familie in ihrem in den Jahren zuvor gebauten schönen Sommerhaus in Kallvik, in den Schären unweit der Stadt, als wir telefonisch Bescheid erhielten, daß alle Deutschen und Österreicher binnen zwei Tagen das Land verlassen mußten. Alternative wäre Transport nach Sibirien. Dank seiner guten Beziehungen zu den russischen und finnischen Behörden gelang es dem Vizekonsul Albert Goldbeck-Löwe, eine geringfügige Verlängerung der Frist zu erreichen, aber der Aufbruch geschah trotzdem sehr plötzlich. Ich war gerade fünf Jahre alt geworden, kann mich daran aber gut erinnern. Die Ausgewiesenen wurden in mehreren langen Zügen zur nördlichen Grenze Tornio/Haparanda gebracht. Dann ging es nach Schweden und für die meisten weiter in die kriegführenden Länder. Den Vettern Albert und Ludolf gelang es, in Stockholm Fuß zu fassen und dort eine schwedische Firma, „Allmänna Handelsaktiebolaget“, zu gründen, die von Ludolf geleitet wurde, während Albert sich um die diplomatischen Kontakte kümmerte und als Kriegskorrespondent für eine schwedische Zeitung tätig war. Dank der Tüchtigkeit und dem unermüdlichen Fleiß von Ludolf entwickelte sich die neugegründete Firma gut, die beiden Familien paßten sich dem Leben in Stockholm an. Margit und ich besuchten mit Erfolg schwedische Schulen.

Durch die Ausweisung hatte Algol in Helsinki einen Großteil seiner Mitarbeiter verloren, aber der verbleibende Rest, alles finnische Staatsbürger, führte die Aktivitäten in begrenztem Umfang weiter.

Dann ging der Krieg seinem Ende zu. Nach der russischen Revolution erklärte Finnland am 6. 12. 1917 seine Selbständigkeit, die von Lenin für das neue Rußland, und nach und nach von allen anderen Staaten anerkannt wurde. Es lagen noch russische Truppen in Finnland, und es entstand ein Freiheitskrieg, der sich leider zum Bürgerkrieg entwickelte. Nach dem Sieg der weißen Truppen unter Mannerheim über die roten stabilisierte sich die Lage, und auch Algol ging einer neuen Entwicklung entgegen. Die beiden leitenden Herren kehrten nach Helsinki zurück, und neues Leben kam in die Firma.

1919 berief Albert zum Mitarbeiter und präsumptiven Nachfolger seinen Neffen Adolf

Goldbeck-Löwe (1894–1959) in die Firma. Er hatte in Kiel sein Abitur abgelegt und war im Krieg Marineflieger gewesen. Er paßte sich schnell den neuen Verhältnissen an und zeigte großes Interesse und Neigung für den Beruf eines Geschäftsmannes. Er heiratete eine Finnin und wurde Vater dreier Kinder. Wie mein Vater und unsere Familien, aber im Gegensatz zu seinem Onkel Albert, nahm er die finnische Staatsangehörigkeit an. Nach dem Tod meines Vaters 1938 wurde Ado, wie er genannt wurde, Geschäftsführer und Vorsitzender des Vorstandes. Wie sein Onkel es gewünscht hatte, erwarb Ado nach dem Tod der Alleinerbin Sanja die Algot-Aktien des verstorbenen Gründers, welche ja die Mehrheit ausmachten.

Dann kam der Winterkrieg 1939–40 und der Fortsetzungskrieg 1941–44, verlängert bis Januar 1945 durch den Kampf gegen die deutschen Truppen, welche noch im Norden des Landes lagen und ohne Hilfe der Russen über Norwegen vertrieben wurden. Im ganzen hatte Finnland etwa 70.000 Gefallene und fast 200.000 Verwundete zu beklagen, bei einer damaligen Gesamtbevölkerung von nur vier Millionen Menschen.

Der blutige Winterkrieg dauert nur 105 Tage. Er wurde mit dem Waffenstillstandsvertrag, der Finnlands Selbständigkeit bewahrte, am 13. März 1940 beendet. Die folgenden, von den Russen diktierten Waffenstillstandsbedingungen waren jedoch sehr hart. Im Juni 1941 wurde das sog. Ribbentrop-Abkommen zwischen Deutschland und der Sowjetunion aufgelöst, und die beiden Staaten begannen gegeneinander Krieg zu führen. Auch zwischen Finnland und der Sowjetunion brach ein neuer Krieg aus, der sog. Fortsetzungskrieg, den Finnland an der Seite Deutschlands, aber unter Wahrung seiner Selbständigkeit führte. 1944 war es der finnischen Regierung und dem finnischen Parlament klargeworden, daß Deutschland den Krieg gegen die Sowjetunion nicht würde gewinnen können, und somit wurde am 19. September ein Waffenstillstandsabkommen zwischen Finnland und der Sowjetunion geschlossen.

Die Bedingungen waren – wie erwähnt – sehr hart. Im Osten Finnlands mußte Karelrien abgetreten und das Porkkalagebiet an der Südküste nahe Helsinki auf 50 Jahre verpachtet werden. Kriegsentschädigungen im Wert von 300 Millionen Vorkriegsdollar sollten innerhalb von sechs Jahren geliefert werden – ein enormer Betrag für das von zwei Kriegen geschwächte Finnland. Dem ehemaligen Waffenbruder Deutschland mußte der Krieg erklärt werden, für 400.000 eigene Flüchtlinge mußte im Lande Platz gefunden werden usw. Es war eine schwere Zeit, aber besetzt war Finnland nie. Die Selbständigkeit des Landes wurde nicht angetastet.

Es mag jedoch menschlich begreiflich sein, daß Einzelne die Situation Finnlands oder ihre eigene Lage als hoffnungslos ansahen und sich – vielleicht von Panik erfaßt – zu Verzweiflungstaten hinreißen ließen. Ein solcher Vorfall ereignete sich auch bei Algot. Unmittelbar nach dem Waffenstillstand flohen der Chef und Hauptaktionär Adolf Goldbeck-Löwe und sein nächster Mitarbeiter Ulrich Dunckel nach Schweden. Ohne jede Vorwarnung sah sich das Unternehmen seiner zentralen Leitung beraubt. Beide Herren waren naturalisierte finnische Staatsangehörige, und gegen sie vorzugehen gab es nie Veranlassung. Zu dieser Feststellung kam die minutiöse Überprüfung der Firma und ihrer Vergangenheit.

Selbst war ich zu der Zeit als Reserveleutnant bei der Küstenartillerie in beiden Kriegen einberufen. Davor hatte ich nach dem Abitur 1927 eine Liebe zur Mathematik entfaltet und diese edle Wissenschaft an der Universität studiert. Ich arbeitete erst als Mathematiklehrer, dann fungierte ich schließlich auch als Direktor der gleichen Schule. Ich hatte mich eingearbeitet und fühlte mich wohl. Vom Geschäft hatte ich keine Ahnung.

Nach dem Verschwinden des Geschäftsführers und seines nächsten Mitarbeiters war kein Aktionär mehr in aktiver Stellung in der Firma. Von meinem Vater hatte ich, wie meine Mutter und Schwester, Aktien geerbt. Ich war auch in den Vorstand gewählt worden, aber zu einer Zeit, als dort nur Routinesachen behandelt wurden. Nun wandten sich die guten alten Mitarbeiter an mich mit der Frage, ob ich nicht doch den Beruf wechseln und aktiv bei Algot eintreten wollte. Die Entscheidung war nicht leicht. Eine Schule, in die man hineingewachsen ist, kann man nicht ohne weiteres verlassen. Das Gebäude war etwas bombenbeschädigt, aber schlimmer war, daß viele Schüler evakuiert gewesen und die Unterrichts-Kurse aus dem Gleis gekommen waren. Vieles mußte wieder neu aufgebaut werden. Andererseits dachte ich an das Lebenswerk meines Vaters und daran, daß, wenn alles gut ginge, meine drei Kinder, noch klein, später eine bessere Zukunft haben könnten als mit einem Vater als Schulmeister. Im Frühjahr 1947 war die Reorganisation der Schule abgeschlossen, und am 1. August dessel-

ben Jahres trat ich den aktiven Dienst bei Algol an. Ich blieb aber Mitglied des Schulvorstandes, dessen Vorsitzender ich einige Jahre später wurde.

Bei Algol wurde ich zuerst stellvertretender Direktor, aber schon ein halbes Jahr später Geschäftsführer. Die Gesundheit meines Vorgängers, Ing. Väinö Lindgren, war ernsthaft geschwächt. Selbst hätte ich lieber noch etwas abgewartet, meine Erfahrungen waren noch sehr gering. Aber ich war nur 38 Jahre alt, und die Mitarbeiter waren mir gegenüber loyal und unterstützten mich. Es mußte gehen.

Für Finnland und dadurch auch für Algol galt es, alle Kräfte zu mobilisieren, damit die Kriegsschädigungen in Form der vorgeschriebenen Güter pünktlich erledigt werden konnten. Zu diesem Zweck wurde schon im Oktober 1944 von der Regierung eine Kommission für die Kriegsschädigungsindustrie (SOTEVA) gegründet, die bis zu 520 Mitarbeiter umfaßte und im Wirtschaftsleben des Landes eine besonders hohe Autorität besaß. Behörden, Firmen und einzelne taten ihr Bestes, um das anspruchsvolle Ziel zu erreichen. Der Wert, 300 Mio. Golddollar in Waren (nach dem Wert von 1938), dürfte pro Kopf gerechnet der höchste sein, der international je gefordert worden ist. Am Anfang leisteten Schweden und die USA eine gewisse Hilfe, und 1945 wurde die Zahlungszeit von sechs auf acht Jahre verlängert. 1948 wurde die Hälfte des noch ausstehenden Betrages gestrichen, so daß die endgültige Summe 226 Mio \$ betrug (in Wirklichkeit jedoch ca. 445 Mio). Die Sowjets hatten gemerkt, welche ausgezeichnete Qualität die finnischen Lieferungen besaßen, verglichen mit ihren eigenen Produkten. Man hatte eine Henne gefunden, die Goldeier legte.

Zu meinen ersten Aufgaben als aktiver Algolener gehörte ein Besuch in Deutschland. Seit Finnlands Bruch mit Deutschland infolge unseres Waffenstillstandsvertrags mit der Sowjetunion am 19. 9. 1944 hatte es keine Verbindungen mehr zu Deutschland gegeben; jetzt galt es zu versuchen, diese wieder ins Leben zu rufen. Im September 1947 fuhr ich dorthin, versehen mit einem finnischen Ausreisevisum und einer Einreiselerlaubnis für die englische Zone von der englischen Behörde in Stockholm. Dazu gehörte auch das Einwechseln von englischem Besatzungsgeld, sog. „British Armed Forces' Special Vouchers“ (Bafs), zum erstaunlich billigen Kurs. Der Zug traf frühmorgens in Düsseldorf ein.

Meine erste Aufgabe hatte ich von Professor Serlachius von der Technischen Hochschule erhalten, damals tätig für SOTEVA. Durch JEIA (Joint Export Import Agency), ein für die Steuerung der englischen Zone gegründetes englisches Organ, sollte ich versuchen, die Verspätung einiger Ventile, die zu einer aus Deutschland an SOTEVA gelieferten deutschen Maschine gehörten, zu beheben. Der Wert der Ventile war nicht groß, aber die Sowjets berechneten die Verspätungsstrafe, fünf Prozent monatlich, auf das ganze Objekt, nicht das Teil. In den Morgenstunden ging ich zum Büro der JEIA, das sich etwa einen Kilometer vom Bahnhof entfernt in einem ausnahmsweise unbeschädigten Gebäude befand. Diese Promenade versetzte mir den ersten Schock, so verheerend war die Zerstörung der Stadt.

Bei JEIA wurde ich von dem Chef, einem englischen Offizier, sehr freundlich empfangen. Er diktierte sofort einen Brief an die deutsche Fabrik mit der dringenden Warnung, das äußerste zu tun, um die Verspätung zu beheben. Ich suchte mein mit englischem Personal und deutscher Bedienung ausgerüstetes Hotel auf und bekam von dort aus ein Taxi mit deutschem Fahrer. Die Fabrik lag ziemlich weit südwärts in einem Wald und war deshalb wohl unbeschadet. Dort holte der höfliche Chef zwei Mitarbeiter, las und übersetzte den englischen Brief und bat um schnellste Maßnahmen. Es zeigte sich, daß die Ventile zwar abgeschickt, aber im Zoll liegengelassen waren. Der Chef ordnete an, daß neue Ventile sofort per Eilboten, und wenn möglich weiter per Luftpost, versandt werden sollten. Diese neue Lieferung kam rechtzeitig an, und das Problem war gelöst.

Über diese erste Erfahrung im besetzten Deutschland war ich höchst erfreut. Sie zeugte von der sehr positiven Einstellung sowohl einer britischen hohen Behörde als auch der deutschen Industrie und vom Verständnis gegenüber den finnischen Bemühungen, unsere Waffenstillstandsbedingungen pünktlich zu erfüllen.

Dann folgte für mich eine Reihe von Besuchen bei Firmen, mit denen Algol bis zum Austritt Finnlands aus dem Krieg in Verbindung gestanden hatte. Weil ich als Ausländer Zugang zu den „Bafs“ hatte, konnte ich billige Taxis benutzen, fast immer Volkswagen mit deutschem Fahrer. Es war meine Aufgabe zu erzählen, daß es Algol noch gab, und daß wir auf einen

Wiederaufbau der Kontakte hofften. Der Empfang war durchgehend freundlich, aber geprägt von Erstaunen. Ja, noch mehr. „Ist Finnland noch da?“ Nach unserem Kriegsausritt hatte die deutsche Propaganda offenbar viel Energie darauf verwandt, um den Landsleuten vorzuspiegeln, daß Finnland nach dem Bruch der Waffenbrüderschaft untergegangen sei, und damit auch Firmen wie die unsere. Immer war dieses Mißverständnis natürlich nicht vorhanden. Direktoren der großen Unternehmen und überhaupt intelligente Leute waren besser informiert, im Gegensatz zum Prokuristenniveau und abwärts. Dieses ist nicht ganz unverständlich. Die Leute, die noch im Geschäftsleben verblieben waren, litten unter zu vielen naheliegenden Problemen und hatten meistens nicht die Kraft, sich für das kleine Finnland zu interessieren. Und politisch war Goebbels' Propaganda offenbar effektiv gewesen. Und dann war die Ernährung so schlecht.

Dagegen hatte ich als Ausländer, solange ich dort in Deutschland war, ein gutes tägliches Leben. Die von den Engländern geleiteten Hotels mit deutschem Personal waren sauber und sehr preiswert mit den „Bafs“ als Währung. Auch das Essen und alle Getränke waren gut. Es gab sogar eine kleine deutsche Kapelle. Wenn eine Belohnung in Frage kam, dann sollte es immer nur das kalorienreiche irische Bier Guinness sein. Ich konnte auch einen deutschen Gast zum Dinner einladen. Manche begrüßten es, andere wollten es lieber vermeiden, sich an „Fein-des Speis und Trank zu laben.“

Die Züge verkehrten 1947 noch recht unregelmäßig. So habe ich meistens die guten Volkswagen-Taxis benutzt. Nach Rückkehr ins Hotel wurde die Kilometerzahl abgerechnet und in billigen „Bafs“ bezahlt. Ich hatte oft denselben Fahrer, der vom Wehrdienst unverwundet zurückgekehrt war. Er fuhr gut, machte nur oft den Fehler, daß er nach einer Kurve vergaß, den Richtungszeiger wieder herunterzulassen. „Ja“, sagte er, „im Krieg fuhr ich einen Panzer, und der hatte keinen Zeiger.“ Wir kamen gut miteinander aus.

Um diese Zeit waren die meisten höheren Direktoren wieder von der Entnazifizierung freigelassen – im Volksmund hießen sie die „Stahlmagnaten und Kohlenbarone“. Sie hatten ca. zwei Jahre im Lager verbracht und dabei unter knapper Kost und Heizung gelitten. Untereinander hielten sie aber Vorträge und pflegten andere Unterhaltungen. So war im Lager eine gewisse Kameradschaft entstanden und es lag nahe, daß sie sich gegenseitig einen „Rütl-Schwur“ geleistet hatten. „Wenn wir hinauskommen, dann helfen wir einander.“ So ist es auch in mehreren Fällen geschehen, wohl ohne politischen Schaden. Es waren ja gescheite Leute, die ihre Zungen anzupassen wußten.

Schon zu jener Zeit, im September 1947, konnte man Symptome des Willens zum Wiederaufbau beobachten, und diese Tendenz war mächtig angewachsen, als ich ein knappes Jahr später, im Juni 1948, wieder Deutschland besuchte, diesmal mit eigenem Wagen. Eine befreundete englische Firma hatte Algol – verrechnet durch Provisionen – einen guten Humber Super Snipe geliefert. Die erste Nacht in Deutschland parkte ich in Hamburg. Mein Wagen war mit „SF“ (für „Suomi Finland“) gekennzeichnet. „Aha“, sagte der Parkwächter, „Sowjet-Finnland.“ Schon wieder erkannte ich Goebbels' Spuren. Ein Jahr zuvor hatte sich bei meinen Besuchen in deutschen Firmen eine mentale Schallplatte über die Entwicklung Finnlands in meinem Kopf gebildet. Nun bekam der Parkwächter seine Dosis ab (das Zeichen für Finnland ist vor einigen Jahren in „FIN“ geändert worden).

Es war gerade zur Zeit der Währungsreform, die Ludwig Erhard mit Kraft und Geschick durchführte. Der Tausch von Reichsmark in D-Mark brachte den Menschen große Verluste, aber auch großen Aufschwung. Hervor krochen streng gehütete Zeichnungen neuer Maschinen, modern und konkurrenzfähig, welche bald die demontierten und dummerweise als Kriegsbeute an England oder an die Sowjetunion abgeführten alten Maschinen ersetzten. Und im kleinen sah man plötzlich allerhand Waren auf den früher leeren Regalen der Läden. In einem Ladenfenster entdeckte ich einen kleinen Schraubenzieher, den ich für meinen Wagen gebrauchen konnte, und ich machte ein Experiment. D-Mark hatte ich als Ausländer nicht bekommen, aber ich bot für den Schraubenzieher drei Alternativen. Da wurde der Inhaber herbeigeholt. „Ja“, sagte er, „Reichsmark sind nichts mehr wert, und Bafs sind für uns zu abenteuerlich, am sichersten sind doch die Zigaretten.“ So kam die Transaktion zustande und beide Parteien waren zufrieden.

Ein anderes Mal war ich in Frankfurt, also in der amerikanischen Zone. Das Grundbild

ähnelte dem der englischen, war aber unruhiger mit einer Vielfalt amerikanischer Wagen, die im Verkehr dominierten. Das Benehmen der Amis schien irgendwie protziger als das der Engländer, aber ich sah ja nur eine kleine Zahl und kann mir kein objektives Urteil erlauben. Im allgemeinen war jedoch der Wille der Deutschen zum Wiederaufbau deutlich bemerkbar, z. B. bei Degussa oder Lurgi. In beiden Zonen fing das Leben wieder an, sich zu regen. Das „deutsche Wunder“ war in statu nascendi.

Im übrigen erlebten wir im lieben Finnland etwas ähnliches, das ruhig als „finnisches Wunder“ bezeichnet werden kann. Eine große Einigkeit entstand im ganzen Land bei den Bemühungen, die harten Bedingungen der Kriegsentschädigungen zu erfüllen. Und pünktlich, acht Jahre nach dem Waffenstillstand am 19. September 1952, rollte der Zug mit den letzten Reparationsgütern über die russische Grenze. ■

**DER HANDEL
MIT ZWEI DEUTSCHEN STAATEN**

Zu den Handelsbeziehungen zwischen der DDR und Finnland in den fünfziger und sechziger Jahren

Manfred Menger

Prof. Dr. phil. habil.; geb. 1936. 1954–1962 Studium und wiss. Assistenz an der Karl-Marx-Universität Leipzig, 1963–1993 wiss. Assistent/Oberassistent (1966), Dozent (1969) und ordl. Prof. (1980) für Allgemeine Geschichte der Neuesten Zeit am Historischen Institut/Sektion Geschichtswissenschaft der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Leiter der Forschungsgruppe Nordische Geschichte (1969–1992), Sektionsdirektor (1982–1990). Publikationen vor allem über die Geschichte der deutsch-finnischen Historikerkontakte, Korrespondierendes Mitglied der Suomen Historiallinen Seura (1983).



In den Handelsbeziehungen zwischen dem Westen Deutschlands und Finnland hat es nach 1945 einen Neubeginn, aber wohl doch kaum eine Stunde Null gegeben. Wesentlich anders muß sich die Situation für Ostdeutschland dargestellt haben. Traditionen waren wenig gefragt, alte Firmenverbindungen unterbrochen – durch die Enteignungen, durch völlig neue Wirtschaftsstrukturen und ganz andere Akteure. Von den Erfahrungen, Verbindungen, von der Sach- und Landeskennntnis der altfinnischen Westdeutschen konnte bei den wenigen neu-finnischen Ostdeutschen keine Rede sein. Zwar gab es, wie aus den Archivalien des finnischen Außenministeriums zu entnehmen ist, anfangs durchaus einige Versuche noch-privater Unternehmer oder verstaatlichter Betriebe der sowjetischen Besatzungszone, an alte Geschäftsverbindungen nach Finnland anzuknüpfen: Anfragen über die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen, Warenangebote und Kaufwünsche. Diese Initiativen erbrachten aber offenbar wenig, jedenfalls verloren sich ihre Spuren in der weitgehenden Anonymität unserer immer mehr zentralisierten, staatlich gelenkten Wirtschafts- und Außenhandelspolitik.

Bezeichnenderweise beklagte der Finnische Außenhandelsverband im Oktober 1953 in einem Schreiben an die Handelspolitische Abteilung des Außenministeriums, daß infolge der Abwicklung aller Geschäfte über die schwerfällige Ministerialbürokratie der DDR die direkten Kontakte zwischen den Produzenten und Abnehmern verlorengegangen oder nur noch auf langwierigen, der Sache abträglichen Umwegen möglich seien. „Die finnischen Käufer“, hieß es in dem Brief weiter, „beabsichtigen in keiner Weise, bezüglich der Struktur des Außenhandels der Deutschen Demokratischen Republik Ratschläge zu erteilen, sie sind aber der Auffassung, daß die direkte Verbindung zu den Produzenten eine unabdingbare Voraussetzung eines guten Handelsaustausches ist, selbst dann, wenn staatlichen Instanzen die endgültige Billigung des Kaufes obliegt.“¹

Seit Herbst 1953 war es Sache der DDR-Handelsvertretung in Helsinki als Mittler und Förderer der bilateralen Handelsbeziehungen zu wirken. Die Vertretung war anfangs in der Tat vor allem eine Handelsmission, die im Unterschied zur späteren Praxis tatsächlich auch von einem Außenhandelsexperten geleitet wurde, von Handelsrat Hans Bahr², dem späteren Präsidenten der Kammer für Außenhandel. Bahr hatte zunächst nur drei bis vier Mitarbeiter, außerdem versicherte man sich u.a. der Hilfsdienste einer finnischen Studentin, die täglich eine Presseübersicht geben mußte, eine Art Elementarinformation über das finnische Tagesgeschehen.

Nach den bescheidenen Anfängen erfolgte ein beständiges Ansteigen der Mitarbeiterzahlen. 1956 waren es schon 18, 1957: 26, 1960: 38, davon 9 Diplomaten, 12 sog. Delegaten –

das waren für einzelne Wirtschafts- und Exportbranchen spezialisierte Außenhandelskaufleute – und 17 administrative Kräfte.³

Die Vertretung gliederte sich in eine Politische Abteilung und in eine Handelspolitische Abteilung, zwischen deren Mitarbeitern Reibereien nicht ausblieben. Die Delegaten registrierten teilweise verärgert die Sonderstellung und Vergünstigungen der Diplomaten, die zunehmend den Ton angaben.⁴ Zudem gab es zweierlei Unterstellungsverhältnisse, die Außenhändler kamen im Auftrag des Ministeriums für Außen- und Innerdeutschen Handel (MAI-Bereich), die Diplomaten unterstanden dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten (MfAA-Bereich). Bei aller Bedeutung der kommerziellen Aufgaben, dominierten in der gesamten Orientierung und täglichen Arbeit der Handelsvertretung mehr und mehr die politischen und auslandspropagandistischen Anliegen. Um das zu verdeutlichen, einige Zitate aus einer Arbeitsorientierung aus dem Jahre 1960. Es hieß da: Die Handelsvertretung der DDR hat die Aufgabe,

- „die Beziehungen zur Republik Finnland weiter zu normalisieren, um zur diplomatischen Anerkennung zu kommen;“
- „die Ausschließlichkeitsanmaßung der Westzone zurückzuweisen und durch entsprechende Maßnahmen deren Einfluß auf allen Gebieten zurückzudrängen;“
- „eine verstärkte und vor allem qualitativ bessere Auslandspropaganda in Finnland durchzuführen, wobei vor allem die aggressiven Absichten der westdeutschen Imperialisten und Militaristen entlarvt werden müssen und die Friedenspolitik sowie die Entwicklung der DDR erläutert werden muß.“

Erst gegen Ende der Aufzählung wird die Aufgabe der „Sicherung der termingerechten Erfüllung der Handelsvereinbarungen zwischen Finnland und der DDR“ erwähnt.⁵

Auch wenn man bedenken muß, daß derartige Arbeitsorientierungen grundsätzlich nach einem bestimmten Schema verfaßt wurden, nach dem die sog. politisch-ideologischen Aufgaben immer an erster Stelle zu rangieren hatten, wenn dann in der Praxis auch längst nicht alles so heiß gegessen wie gekocht wurde, steht außer Frage, daß die Förderung der ostdeutsch-finnischen Handelsbeziehungen zumindest seit der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre nicht die alles dominierende, sondern nur eine unter anderen Aufgaben der DDR-Handelsvertretung war.

Zur Entwicklung und den Problemen des Handels: Es scheint, daß die ersten Jahre des Handelsaustausches zwischen der DDR und Finnland, in denen beide Seiten noch relativ bescheidene, realistische Zielstellungen verfolgten und in denen auch finnischerseits der Außenhandel über das Lizenzsystem und bilaterale Handelsabkommen noch weitgehend staatlich reguliert wurde,⁶ zu den besten Zeiten im beiderseitigen Warenverkehr gehörten. Selbst die Querelen im Zusammenhang mit dem Versuch der DDR-Regierung, schon 1949/50/51 durch die Verweigerung der Ratifizierung des paraphierten Handelsvertrages die diplomatische Anerkennung durch Finnland zu erzwingen, hatten die praktische Umsetzung der getroffenen Abmachungen kaum beeinträchtigt. Für den Umfang des damaligen Warenaustausches spielte die geringe Lieferfreudigkeit der Finnen (u.a. bei Zellulose, Kupfer und Schwefelkies) anscheinend eine größere Rolle als die politische Halsstarrigkeit der Deutschen.⁷ Ohnehin war ja das vereinbarte Niveau des Austausches zunächst sehr niedrig. Es betrug im Jahre 1949 0,3 und 1952 0,5 Prozent des finnischen Außenhandelsumsatzes.⁸

Zwischen 1953 und 1957 kam es dann zu einem kontinuierlichen Aufschwung. Der beiderseitige Warenaustausch erzielte während dieser Jahre mit einem durchschnittlichen Anteil von 2,5 Prozent am Gesamtimport und 1,9 Prozent am Gesamtexport Finnlands⁹ Werte, die später nie wieder erreicht werden konnten. Damals bestand seitens der DDR die Hoffnung und Absicht, auf Dauer etwa ein Drittel des gesamten Warenaustausches beider deutscher Staaten mit Finnland bestreiten zu können.¹⁰

Die relativ hohe Steigerung der Umsätze seit 1953 mit jährlichen Wachstumsraten um 20 Prozent sprach für ein kontinuierliches Interesse der Ostdeutschen wie der Finnen an den Handelskontakten, sie war zum Teil aber auch ganz einfach darauf zurückzuführen, daß bis dahin von Finnland in erheblicher Größenordnung über die UdSSR bezogene ostdeutsche Pro-

dukte (wie Glaubersalz) nunmehr direkt aus der DDR eingeführt werden konnten. Der Exportüberschuß der DDR wurde zeitweilig, genauer gesagt bis 1956, im Rahmen eines dreiseitigen Verrechnungsabkommens zwischen Finnland, der UdSSR und der DDR durch finnische Lieferungen in die Sowjetunion ausgeglichen.¹¹ Im übrigen erfolgten die Verrechnungen und Zahlungen grundsätzlich bilateral auf Dollarbasis.

Zur Struktur des Warenaustausches ist festzustellen, daß beim Import aus Finnland naturgemäß Holz- und Papiererzeugnisse (Rundholz, Sägewaren, Zellulose, Holzschliff, Sperrholz, Papier und Karton) mit einem Anteil von mehr als 60 Prozent permanent die Spitzenposition hielten. Dazu kamen in den fünfziger Jahren einige landwirtschaftliche Produkte, wie Eier – und vor allem ein Jahreskontingent von bis zu 5 000 t Käse, das war mehr als die Finnen in irgendeinem anderen Land absetzen konnten.¹² Zu den weiteren Lieferungen gehörten u. a. Titanerz (Ilmenit), Magnetit und Schwefelkies. Erzeugnisse der finnischen metallverarbeitenden Industrie wurden erst in den sechziger Jahren im nennenswerten Umfang bezogen.

Die von Finnland in erster Linie gefragten Exportgüter der DDR waren Glaubersalz (Natriumsulfat), Schwefel und Zucker. Mit diesen Produkten ließ sich wirklich „handeln“, da die finnische Nachfrage die Angebote des DDR-Außenhandels übertraf. Das von der Zelluloseindustrie (Sulfatzellulose) in erheblichen Mengen eingesetzte Glaubersalz kam zu 65-70 Prozent aus Ostdeutschland. 1957 betrug die Lieferungen 75 000 t.¹³ Demgegenüber hatte Finnland während des Zweiten Weltkrieges von Deutschland maximale Lieferzusagen über 50 000 jato Natriumsulfat erwirkt.¹⁴

Neben den genannten Erzeugnissen bestand ein nennenswertes Importinteresse auch an Kalisalzen, die von der DDR zeitweilig zu sehr günstigen Preiskonditionen angeboten wurden, und an verschiedenen Chemikalien. Wesentlich geringer war, von Ausnahmen (wie feuerfestem Glas, optischen Geräten, Dieselmotoren) abgesehen, das Interesse an den von der DDR offerierten Industrieerzeugnissen, einschließlich den Erzeugnissen der Kraftfahrzeugindustrie, die aber dennoch vor allem in den fünfziger Jahren einen erheblichen Anteil am DDR-Export erreichten. So wurden 1954 für 4 Millionen Dollar Kraftfahrzeuge geliefert, das entsprach fast einem Viertel des gesamten Exportwertes.¹⁵ Noch vor dem Wartburg wurde der IFA F 9, unter der Bezeichnung der „deutsche Steher“, zu einem Begriff in Finnland.

Die Relationen zwischen dem Ex- bzw. Import von Rohstoffen und veredelten Produkten im beiderseitigen Warenaustausch spielten sowohl für Finnland als auch für die DDR immer wieder eine Rolle. Wie es scheint, hatte aber Finnland dank seiner im Vergleich zur DDR wesentlich günstigeren ökonomischen, politischen und vor allem auch außenhandelspolitischen Situation im allgemeinen und gegenüber der DDR im besonderen bessere Chancen, nur das zu kaufen oder zu verkaufen, was ins eigene Konzept paßte und ökonomisch sinnvoll war. Dagegen stand die DDR generell und auch gegenüber Finnland unter einem stärkeren Exportdruck. Es mußte unter Umständen verkauft werden, was greifbar war, notfalls selbst zum Nachteil des eigenen Verbrauchers.

Die ersten finnischen Erfahrungen im Handel mit den Ostblockstaaten, einschließlich der DDR, fanden schon ihren Niederschlag in einigen speziell den Osthandel betreffenden handelspolitischen Richtlinien, die eine strikte Wahrung der finnischen Interessen gewährleisten sollten.¹⁶ Dazu gehörte vor allem die Forderung, alle Bestrebungen osteuropäischer Länder zu vereiteln, ihre Bezüge von Rohstoffen und Halbfabrikaten aus Finnland – dabei war konkret besonders an Rundholz und Sägewaren gedacht – auf Kosten des Imports hochveredelter finnischer Produkte zu erhöhen. Unter diesem Aspekt galt die Aufmerksamkeit gerade auch der DDR, die beim Export von Holz und Holzveredelungsprodukten als potentieller Konkurrent auf den westlichen Märkten betrachtet und obendrein verdächtigt wurde, finnisches Holz in die Bundesrepublik weiterzuverkaufen.¹⁷

Außerdem ging es in den genannten Richtlinien auch um den Schutz der einheimischen Industrie durch die Einschränkung von Billigimporten ausländischer Fertigwaren, wie etwa der DDR-Textilien, um die Verhinderung subventionierter Exporte in die sozialistischen Staaten, um die Vereinbarung realistischer Warenkontingente unter geeigneter Zurückweisung der fortwährenden verbalen Begehren der östlichen Handelspartner, den Warenaustausch ohne ausreichende Voraussetzungen von Jahr zu Jahr steigern zu wollen, und – nicht zuletzt – um ausgeglichene Verrechnungskonten.¹⁸

Nahezu alle in den Richtlinien genannten Probleme waren und blieben, jeweils mehr oder weniger ausgeprägt, Konfliktstoffe auch im Verhältnis zur DDR. Am gravierendsten und charakteristischsten für deren Schwierigkeiten im Finnlandhandel war aber der Umstand, daß ihr Passivsaldo auf den Verrechnungskonten immer wieder den vereinbarten Swing überstieg. Dieses Problem wurde erstmals im Jahre 1956 im vollen Ausmaß akut. Nachdem sich der finnische Aktivsaldo schon Mitte des Jahres auf über fünf Millionen Dollar belaufen hatte und auch danach trotz gegenteiliger Versicherungen weiter anstieg, um im Oktober eine Rekordhöhe von acht Millionen Dollar zu erreichen, gab einer der ranghöchsten DDR-Funktionäre, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates Heinrich Rau, in einem Schreiben an einen Mitarbeiter der finnischen Handelsvertretung in Berlin, Legationsrat Thesleff, die Zusage, die Schuld soweit abzudecken, daß der vereinbarte Swing von 3,5 Millionen Dollar am Jahresende nur noch um eine Million Dollar überzogen sein werde.¹⁹

Das Endresultat war eine denkbar schlechte Position der DDR-Delegation bei den Verhandlungen über den Warenaustausch für das Jahr 1957. Die Finnen reagierten mit Reduzierungen ihrer Exporte bei den sog. harten Waren (Rohstoffe), erwirkten Zusatzlieferungen der DDR an Finnland besonders interessierenden DDR-Produkten und darüber hinaus eine Bezahlung einer Restschuld in frei konvertierbarer Währung.²⁰

Dennoch konnte 1957 im Finnlandhandel mit einem Exportertrag von 57 Mill. Fmk ein im folgenden Jahrzehnt nicht wieder erreichter Rekordwert erzielt werden. 1958 fiel dieser Wert um ca. 30 Prozent auf einen Betrag von 40 Mill. Fmk und der Anteil am finnischen Gesamtimport von 2,5 auf 1,7 Prozent. Danach ist es der DDR nie wieder gelungen, ihren Marktanteil in Finnland zu erweitern. Er entwickelte sich vielmehr fortgesetzt rückläufig und lag schließlich Ende der sechziger Jahre bei 0,8 Prozent, ebenso so hoch oder niedrig wie der Anteil der DDR am finnischen Gesamtexport. Wenn man allerdings in Rechnung stellt, daß der finnische Gesamtaufhandel zwischen 1957 und 1966 um mehr als das Doppelte zunahm, spricht der Marktanteil von 0,8 Prozent 1968 gegenüber 1,7 Prozent im Jahre 1958 wertmäßig zwar nicht für einen Rückgang, aber doch immerhin für Stagnation.²¹

Den ersten entscheidenden Anstoß für diese ungünstige Entwicklung gaben die seit langem angekündigte Liberalisierung des finnischen Außenhandels, die weitgehende Aufhebung der staatlichen Importreglementierungen und der Anschluß Finnlands an das System des multilateralen Handels der OEEC-Länder und der konvertiblen Währungen in den Jahren 1957/58.²²

Entgegen der auf finnischer Seite zunächst bestehenden Auffassung, daß die sich aus der neuen Situation für den ostdeutschen Finnlandhandel ergebenden Probleme nur vorübergehender Natur, zeitweilige Anpassungsschwierigkeiten („sopeutumisvaikeudet“), seien,²³ konnte der DDR-Export auch längerfristig mit dem verstärkten Konkurrenzdruck nur schwer fertig werden. Für die Finnen wurde die Sache jetzt insofern einfacher, als sie den dauernden Auseinandersetzungen über ihres Erachtens illusorische Exportpläne der DDR bei den Verhandlungen über die jährlichen Warenprotokolle aus dem Weg gehen und sich gegenüber derartigen Wünschen großzügig verhalten konnten. Es genügte fortan der Hinweis, daß die Realisierung der gewünschten Lieferkontingente angesichts der weitgehenden Aufhebung des Lizenzierungssystems allein von der Konkurrenzfähigkeit der angebotenen Waren und nicht mehr vom Willen und Wollen finnischer Behörden abhängig sei.²⁴

Das für die Finnen entscheidende Kriterium für die Festsetzung ihrer eigenen Exportkontingente bei der jährlichen Abstimmung der beiderseitigen Warenlisten waren die ihrer Einschätzung nach realen Liefer- und Verkaufsmöglichkeiten der DDR und nicht irgendwelche DDR-Wunschvorstellungen über geplante Exportoffensiven. Dieser finnische Realismus hat zweifellos zu einer Versachlichung der Planung und einigermaßen ausgeglichenen finanziellen Bilanzierung des beiderseitigen Warenaustausches beigetragen. Selbstverständlich waren auch die DDR-Außenhändler Realisten, die die Erfordernisse und Schwierigkeiten des Marktes in Rechnung stellten. Es weist jedoch manches darauf hin, daß sie sich – auch hinsichtlich des Finnlandhandels – immer wieder mit politisch motivierten Forderungen nach höheren Handelsquoten konfrontiert sahen, die wirklichkeitsfremd und der Sache kaum dienlich waren.

Das Vertrackte an der Situation bestand darin, daß im Finnlandhandel wirtschaftliche und politische Anliegen besonders eng miteinander verquickt waren:

– Finnland war der einzige west- bzw. nordeuropäische Staat, mit dem die Handelsbeziehungen auf der Basis von Regierungsabkommen verliefen. Sie gestalten sich aber nicht unbedingt besser, sondern teilweise wohl sogar schlechter als mit etlichen anderen westlichen Staaten, zu denen nur Abkommen auf der Ebene der Kammer für Außenhandel mit entsprechenden Wirtschaftsorganisationen dieser Länder bestanden.²⁵

– Finnland galt als aussichtsreiches Terrain, um über den handelspolitischen Bereich hinausgehend, staatliche Vereinbarungen und Abkommen zu erwirken.

– In Finnland ging es in der Endkonsequenz darum, „zu erreichen, daß sich die maßgeblichen Kreise über die destruktive Haltung Bonns zur völkerrechtlichen Normalisierung der Beziehungen mit beiden deutschen Staaten hinwegsetzen und die Voraussetzungen für die Herstellung normaler, diplomatischer Beziehungen zwischen der DDR und Finnland zu schaffen.“²⁶

Führungskreise der DDR registrierten wiederholt mit Unwillen, daß die insgesamt unbefriedigende Entwicklung der ostdeutsch-finnischen Wirtschaftsbeziehungen der Durchsetzung der gegenüber Finnland verfolgten politischen Zielstellungen keineswegs dienlich sein konnte. Das galt um so mehr, da nach der gängigen Auffassung die erheblichen Dimensionen der westdeutsch-finnischen Wirtschaftsbeziehungen der Bundesrepublik in Finnland auch gegen die Interessen der DDR gerichtete politische Einflußmöglichkeiten verschaffte. Eine Überzeugung, die übrigens auch durch interne Äußerungen bestimmter finnischer Politiker genährt wurde.²⁷ Nach einer Einschätzung vom Mai 1964 betrug die Relationen im Handel DDR-Finnland gegenüber denen im westdeutsch-finnischen Handel 1:15, im Maschinen- und Anlagebau sogar 1:50.²⁸

Als symptomatisch für die enge Verknüpfung politischer und wirtschaftlicher Erwägungen hinsichtlich des Finnlandhandels kann folgende Passage aus einer Vorlage des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten der DDR vom 29. Januar 1964 für die Außenpolitische Kommission beim Politbüro über den Stand und die Entwicklung der Beziehungen DDR-Finnland gelten: „Der Ministerrat und das MfAA haben rechtzeitig, wiederholt und nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die Entwicklung des Handels mit Finnland im Widerspruch zur politischen Zielsetzung gegenüber Finnland steht und (daß) eine verstärkte Entwicklung des Handels mit Finnland erforderlich ist. Das MAI hat nur zögernd und zu spät auf diese Hindernisse reagiert, so daß 1963 keine spürbare Verbesserung zu verzeichnen war.“²⁹

Damit wurde, wie üblich, der Schwarze Peter dem Außenhandel zugeschoben. Im übrigen war – wie ein Blick auf die vorliegende Übersicht verdeutlicht – 1963 nicht nur keine spürbare Verbesserung, sondern eine deutliche Verschlechterung zu verzeichnen. Das zitierte Papier ist im übrigen auch aufschlußreich für das Instrumentarium und die Methoden, mit denen versucht wurde, die Handelsbeziehungen voranzubringen. Dazu ist grundsätzlich zu sagen, daß es neben gründlichen Analysen, sachlich begründeten Vorschlägen und praktischen Schritten, mit denen sinnvolle Veränderungen angestrebt und zum Teil auch erreicht wurden, viel Schaumschlägerei, realitätsfremde Beschlüsse und Aktionen gab, die ins Leere gingen. Dazu gehörten u. a.:

1. Die fortwährende Erhöhung der Planauflagen. So wurde z. B. als Reaktion auf die erwähnten Schwierigkeiten des Jahres 1963 kurzerhand beschlossen, den Exportplan für 1964 gegenüber der 1963 erzielten Exportplanrealisierung um nicht weniger als 30 Prozent zu erhöhen.³⁰ Diese Verfahrensweise grenzte an Selbstbetrug. Tatsächlich erreicht wurden nur 10 Prozent. Man fixierte, wie die Finnen das nannten, „Luftkontingente“ („ilmakiintiöt“).³¹ Das war eine sich ständig wiederholende Praxis, mit der pro forma vor allem auf politische Forderungen reagiert, aber wenig oder nichts verändert wurde.

2. Spielten Kampagnen, die im politischen Trend bzw. im Rahmen der jeweils aktuellen wirtschaftspolitischen Orientierung lagen, eine gewisse Rolle. So war im Jahre 1962 damit begonnen worden, die Grundsätze eines neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft zu erproben. Ein an sich bemerkenswerter Vorgang und Ansatzpunkt, der jedoch zu einer Kampagne und fragwürdigen Praxis sog. ökonomischer Experimente ausartete.

Im Zuge dieser Welle kamen „zentrale Organe“ in Berlin auf die Idee, auch die von der „Partei- und Staatsführung“ geforderte „schwerpunktmäßige Entwicklung des Handels mit Finnland“, der in den Jahren 1965 – 1970 verdoppelt werden sollte,³² mit Hilfe eines „ökonomischen Experiments“ zu erreichen. Ohne auch nur den Leiter der Handelsvertretung in Helsinki zu Rate zu ziehen,³³ erarbeitete eine „Arbeitsgruppe Neues ökonomisches System“ in Berlin ein 21 Seiten umfassendes Schriftstück, das als „Vertrauliche Dienstsache“ in 350 Exemplaren, also wie ein Flugblatt, verteilt wurde und folgende Bezeichnung hatte: „Experimentierprogramm für die 1. Etappe der probeweisen Umstellung der HPA Finnland auf die in den Grundsätzen für die Anwendung des NÖS im Außenhandel festgelegte Arbeitsweise und den vorgesehenen strukturellen Aufbau.“³⁴

Der Inhalt entsprach der verworrenen Überschrift. Sachlich bewirkt wurde nichts. Anfang 1966 mußte vielmehr festgestellt werden: „Das im vorigen Jahr über die Handelsvertretung der DDR in Finnland eingeleitete handelspolitische Experiment hat bisher zu keinen grundlegenden Veränderungen geführt.“³⁵ – Die erbrachte es auch danach nicht. Das „Experimentierprogramm“ verschwand sang- und klanglos von der Tagesordnung. Früher oder später wurde ein neues Patentrezept aktuell. Konstant blieb nur die 1968/69 von Ulbricht und Mittag nochmals bekräftigte Forderung, den Handel mit Finnland von Jahr zu Jahr um 50 Prozent zu steigern.³⁶

3. Zu den bemerkenswerten, aber mißglückten Versuchen, in den Handelsbeziehungen einen Durchbruch zu erreichen, gehörte auch das von der DDR 1964 überraschend unterbreitete Angebot, Finnland im Rahmen eines Regierungsabkommens einen Warenkredit von 25 Mill. MDN zu gewähren. Außerdem war zunächst auch an kommerzielle Kredite in Höhe von 100 Mill. DM mit einer Laufzeit von zwei bis vier Jahren gedacht.³⁷ Hinter dem von Außenhandelsminister Julius Balkow seinem finnischen Amtskollegen Olavi Mattila im September 1964 unterbreiteten Angebot eines „Staatskredits“³⁸ standen wirtschaftliche und politische Absichten. Politisch ging es offenbar darum, den Anleihen bundesdeutscher Banken an Finnland, die 1964 angeblich in einer Höhe von 210 Millionen DM gewährt wurden,³⁹ etwas entgegenzusetzen, und zugleich durch ein weiteres Regierungsabkommen das Niveau der zwischenstaatlichen Beziehungen aufzuwerten. Die ökonomischen Absichten bestanden darin, durch projektorientierte Warenkredite den nur schwer vorankommenden Export des Schwer- und Werkzeugmaschinenbaus der DDR über Zulieferungen für finnische Investitions- und Industrialisierungsvorhaben (Eisenbahnwesen, Chemie, Bergbau, nordfinnische Entwicklungsgebiete) voranzubringen und darüber hinaus als Gegenleistung längerfristige finnische Kredite für Bezüge aus Finnland zu erwirken.⁴⁰ Die Aktion scheiterte. Finnischerseits wurde höflich, aber bestimmt vermerkt, es sei nicht üblich, derartige Geschäfte durch staatliche Vereinbarungen zu regeln. Gegenleistung durch langfristige finnische Warenkredite seien ohnehin nicht möglich und im übrigen habe die DDR angesichts der ständigen Inanspruchnahme und Überziehung des Swings und faktischen Inanspruchnahme eines zinslosen Kredits doch wohl kaum Veranlassung, Kreditofferten zu unterbreiten.⁴¹

4. Ohne eindeutig erkennbare positive Wirkungen blieb auch der von der DDR-Seite bereits seit 1955 angestrebte und schließlich im April 1965 erstmals (für den Zeitraum von Jan. 1966 bis Dez. 1968) zustandegekommene Abschluß langfristiger Handelsabkommen. Neu daran war eigentlich nur die Zusicherung des gegenseitigen Interesses an der langfristigen Entwicklung der ökonomischen und wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit (Artikel 2).⁴² Zu der von ostdeutscher Seite erwünschten Festlegung zumindest grobspezifizierter Warenlisten als Bestandteil der Dreijahresabkommen waren die Finnen nicht zu bewegen. Es blieb vielmehr bei Jahresprotokollen und jährlich zu vereinbarenden Warenlisten (Artikel 1).

Auch die auf Initiative der DDR Anfang 1967 gebildeten Wirtschaftsausschüsse DDR-Finnland und Finnland-DDR, die vor allem Möglichkeiten der Kooperationsbeziehungen und der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit erschließen sollten,⁴³ scheinen eher eine kosmetische als praktisch wirksame Funktion erfüllt zu haben. Die Finnen äußerten gleich in der ersten Sitzung (im Juni 1967) sehr prononciert, daß es sich bei ihrem Ausschuß um kein staatliches Organ mit irgendwelcher Entscheidungsbefugnis handele. Man könne nur von Fall zu

Fall beratend gegenüber der eigenen Industrie tätig werden. Weiter heißt es in einem Bericht von Minister Rudi Georgi über diese Sitzung: „Die Finnen wollten keine Arbeitsgruppen zwischen den Sitzungen, kein Arbeitsprogramm, keinen gemeinsamen Wirtschaftsausschuß.“⁴⁴ – Wie es scheint, hatten sie auch später mit diesem Gremium wenig im Sinn. Aber um das definitiv zu sagen bedarf es genauerer Recherchen. Das gilt auch für den 1961 gegründeten Handelsverein Finnland-DDR, dem etwa 60 finnische Firmen und 20 ostdeutsche Handelsunternehmen angehört haben sollen⁴⁵ und dem offenbar eine der Deutsch-Finnischen Handelskammer vergleichbare Funktion zugeordnet war. Generell ist es ziemlich eindeutig, daß sich die DDR die Probleme im Finnlandhandel selbst zuzuschreiben hatte. Die politischen Rahmenbedingungen für die beiderseitigen Wirtschaftsbeziehungen waren bezüglich Finnlands günstiger als in irgendeinem anderen westlichen Staat. Auch wirtschaftlich gab es keine gezielte Benachteiligung oder gar Diskriminierung Ostdeutschlands. Die Verschlechterung der Konkurrenzbedingungen der DDR im Zusammenhang mit der Liberalisierung des finnischen Außenhandels 1957/58 und der finnischen Assoziierung an die EFTA 1961 (mit finnischen Zollsenkungen gegenüber den EFTA-Partnern und Kontingentierungsmaßnahmen), in deren Gefolge der Anteil der DDR am finnischen Außenhandel bis 1963 nochmals empfindlich (um ca. 20 Prozent) zurückging, wird man schwerlich als Diskriminierung werten können. Andere, gleichfalls davon betroffene Staaten, konnten die Wirkung dieser Maßnahmen besser abfangen und ausgleichen.

Finnland legte dem Ausbau der ökonomischen Beziehungen, einschließlich der Entwicklung des Absatz- und Servicenetzes keine unbilligen Hindernisse in den Weg. In den sechziger Jahren bedurften etwa 80 Prozent der DDR-Exporte keiner Lizenzerteilung. Ausgenommen davon waren nur Textilien, Installationsmaterial, Wirtschaftsglas und einige metallurgische Erzeugnisse⁴⁶ – alles Waren, bei denen die finnische Industrie selbst Absatzprobleme hatte.⁴⁷

Das Rückgrat der beiderseitigen Handelsbeziehungen blieben auch in den sechziger Jahren die traditionellen Rohstoffe, Halb- und Fertigwaren. Noch 1967 waren wertmäßig 60–70 Prozent der Exporte Holz- und Papierwaren bzw. Chemikalien und Bergwerkserzeugnisse. Dazu kamen aus der DDR Haushaltsgeräte, Personenkraftwagen, Textilien, feinmechanisch-optische Geräte, im geringen Umfang auch Erzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie, und aus Finnland forstwirtschaftliche Technik, Fahrstühle und Rolltreppen, Kabel, Armaturen und landwirtschaftliche Produkte. Der erstrebte starke Aufschwung im Austausch von Produkten der metallverarbeitenden Industrie⁴⁸ war nicht durchsetzbar. Es bestand sehr wohl Interesse und Bedarf an den Produkten der neuen finnischen Exporterzeugnisse. Da aber gleichzeitig bei Kraftfahrzeugen und anderen Positionen die Anteile ostdeutscher Produkte auf dem finnischen Markt rückläufig waren und für den Kauf von Produkten der finnischen Metallindustrie unverhältnismäßig langfristige Kreditgewährungen gefordert wurden,⁴⁹ kamen keine entscheidenden Veränderungen in der Struktur und im Umfang des beiderseitigen Warenaustausches zustande. Erst Ende der sechziger Jahre zeichnete sich eine Verbesserung ab.

Die entscheidenden Hindernisse für eine Erweiterung der gegenseitigen Bezüge an Industrieerzeugnissen waren die Konkurrenz-, die Liefer- und Zahlungsfähigkeit der DDR. Unschlagbar, mit einem Importanteil von über 50 Prozent war die DDR nur bei Magnesiumsulfat (76 %), Natriumsulfat (53%) und Schrotflinten (53%), gut auch bei Steinsalz (33%), Kali (31 %), Pianos (30%) und Gips (33%). Im übrigen gab es immer wieder Probleme mit den Liefermöglichkeiten, Lieferfristen, mit der Ersatzteilversorgung, mit Reklamationen und dem Service. Noch 1969 mußte für jede Reise der in der Kundenbetreuung eingesetzten Monteure und Objektgenieure ein gesondertes Ausreisevisum beschafft werden.⁵⁰ Die Transportzeiten bei Stückgut und Waggonladungen betragen 1964 durchschnittlich sechs Wochen, während die USA ihre Strecken nach Finnland in drei Wochen und die Bundesrepublik in sieben Tagen bewältigt haben sollen.⁵¹

So kritisch diese vorläufige Bilanz auch ausfällt, so wenig Veranlassung sehe ich allerdings, dem allgemeinen Trend folgend, die über Jahrzehnte geleistete Arbeit der beteiligten Akteure etwa in Bausch und Bogen in Frage zu stellen. Die aufgetretenen Schwierigkeiten widerspiegelten weniger subjektives Unvermögen, sondern allgemeine Mängel des DDR-Wirtschaftssystems. Darüber waren sich die Beteiligten im Grunde genommen auch durchaus im klaren. ■

Anmerkungen

- ¹ UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa 1953–1956, Schreiben vom 15. 10. 1953.
- ² Hans Bahr (geb. am 6. 12. 1909 in Altenburg) war vor seiner Ernennung zum Handelsrat und Leiter der DDR-Vertretung zuletzt Stellvertreter des Direktors des volkseigenen Handelsunternehmens „Deutscher Innen- und Außenhandel, Holz und Papier“. 1955 erfolgte die Ernennung zum Generalkonsul. Vgl. UM, Osasto L, Ryhmä 12, Itä-Saksa v. 1952, Itä-Saksan edustus Suomessa.
- ³ Angaben nach: SPMO – B Arch, DY 30/IV (ZK der SED, Abteilung Internationale Verbindungen) 2/20/285, Bl. 32 u. 49; ebenda, DY 30 IV 2/20/284, Bl. 29.
- ⁴ Ebenda.
- ⁵ Vgl. ebenda, Bl.6-36, MAI, Hauptreferat Finnland: Kurze Zusammenfassung über die Republik Finnland und unsere Handelsvertretung in Helsinki, 1960.
- ⁶ Vgl. Erkki Pihkala, Ulkomaankauppa ja ulkomaiset maksusuhteet, in: Suomen taloushistoria, 2, Helsinki 1982, S. 370 ff.
- ⁷ UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa. Suomen ja Itä-Saksan kaupalliset neuvottelut 1951, Aufzeichnung v. Olavi Munkki, 10. 9. 1951; ebenda, Tavaravaihto ja maksusopimus 15. 10. 1949, Brief n:o 66/13 v. T. Heikkilä an das Außenministerium, 23. 1. 1951.
- ⁸ UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa. Suomen ja Itä-Saksan kaupalliset neuvottelut vuoden 1961 kaupasta, P.M. Suomen ja Saksan Demokraattisen Tasavallan välisen kaupan kehityksestä, 4. 3. 1959.
- ⁹ Vgl. ebenda.
- ¹⁰ SPMO - B Arch, DY 30/IV 2/20/285, Bl. 13, Rechenschaftsbericht vom 6. 1. 1956.
- ¹¹ UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa 1953–31. 3. 1956, Protokoll über den dreiseitigen Clearing, 15. 9. 1953.
- ¹² Ebenda, Aufzeichnung „Itä-Saksa“ vom 9. 8. 1955.
- ¹³ Ebenda; vgl. auch: Muistio vom 1. 9. 1955, in: Ebenda.
- ¹⁴ Vgl. Ilkka Seppinen, Suomen ulkomaankaupan ehdot 1939-1944, Tammisaari 1983 (= Historiallisia tutkimuksia 124), S. 148.
- ¹⁵ Wie Anm. 13. Der Gesamtwert der DDR-Exporte nach Finnland betrug 1954 17 036 000 \$.
- ¹⁶ UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa, Sopimukset 1956, Yleisohjeita eräiden Itä-Euroopan maiden kanssa käytäviä kauppaneuvotteluja varten. (Erittäin luottamuksellinen), 15. 11. 1956.
- ¹⁷ Vgl. Ebenda und: UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa, Suomen ja Itä-Saksan väliset kaupalliset neuvottelut vuoden 1961 kaupasta, P.M. Suomen ja Saksan Demokraattisen Tasavallan välisen kaupan kehityksestä, 4. 3. 1959.
- ¹⁸ Vgl. Anm. 16.
- ¹⁹ UM, Ryhmä 58 B1, Itä-Saksa, Työpapereita v. 1957 kaupasta, Schreiben von H. Rau, 26. 11. 1956.
- ²⁰ Ebenda, Tavaravaihtosopimus 10. 12. 1956, Muistio Suomen ja Saksan Demokraattisen Tasavallan välisistä kaupallisista neuvotteluista Berliinissä 26. 11.–10. 12. 1956.
- ²¹ Auch der Anteil Finnlands am Gesamtaußenhandel der DDR war rückläufig. Er fiel von 1,1 Prozent im Jahre 1957 auf 0,5 Prozent im Jahre 1965. Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1959, Berlin 1960, S. 573 f., und Statistisches Jahrbuch der DDR 1966, Berlin 1966, S. 387 f.
- ²² Vgl. Tapani Paavonen, Finnisch-deutsche Handelsbeziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Turun yliopisto. Poliittinen historia, Julkaisuja C: 41, S. 7.
- ²³ Vgl. UM, Ryhmä 58 B 1, Itä-Saksa, Neuvottelut Itä-Saksan kanssa vuoden 1959 kaupasta, P. M. Suomen ja Saksan Demokraattisen Tasavallan välillä käydyt kaupalliset ja maksuneuvottelut Berliinissä 29. 1.–9. 2. 1959.
- ²⁴ Vgl. ebenda.
- ²⁵ Der Handel mit Finnland verlief nicht adäquat, sondern schlechter als die Gesamtentwicklung des DDR-Außenhandels mit den kapitalistischen Ländern insgesamt. Finnland hatte 1958 einen Anteil von 4,8 Prozent, im Jahre 1960 von 4,1 Prozent und 1965 von 2,8 Prozent am Außenhandel der DDR mit den kapitalistischen Staaten (ohne Bundesrepublik Deutschland). Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR 1966. Berlin 1966, S. 387 ff. Bei den Zahlen ist allerdings zu beachten, daß Finnland zunächst zu den relativ wenigen westlichen Staaten gehörte, zu denen

- überhaupt Wirtschaftsbeziehungen bestanden, während sich später die Zahl der Handelspartner aus diesem Wirtschaftsraum erheblich erhöhte, womit Finnland seine anfängliche exklusive Position verlor.
- ²⁶ SPMO - B Arch, DY 30 IV 2/2 115/5, Bl. 59, Vorlage des MfAA für die Außenpolitische Kommission beim Politbüro, 29. 1. 1964.
- ²⁷ Vgl. SPMO - B Arch, DY 30 IV A 2/20/562, Aufzeichnung über ein Gespräch (mit dem I. Adjutanten des Präsidenten) in der DDR-Handelsvertretung am 16. 1. 1968, 17. 1. 1968.
- ²⁸ 20/567, Bericht der Parteiorganisation der Handelsvertretung, S. 2, 10. 5. 1964.
- ²⁹ Wie Anm. 26.
- ³⁰ Wie Anm. 26.
- ³¹ Wie Anm. 16.
- ³² SPMO – B Arch, DY 30 IV A 2/20/565, Die innen- und außenpolitische Lage Finnlands Anfang 1966, 19. 1. 1966.
- ³³ Ebenda, A 2/20/562, Schreiben des Gesandten Wilhelm Thiele an Minister Herbert Krolikowski, 15. 2. 1965.
- ³⁴ Ebenda, Vertrauliche Dienstsache Nr. 1/65.
- ³⁵ Wie Anm. 31.
- ³⁶ SPMO - B Arch, DY 30 IV A 2/20/567, Protokoll vom 28. 4. 1969, Beitrag des Gesandten Heinz Oelzner.
- ³⁷ Wie Anm. 26.
- ³⁸ UM, Ryhmä 58, B 1, Suomen ja Itä-Saksan neuvottelut pitkäaikaisista sopimuksista ja vuoden 1965 kauppavaihdosta, P.M. Saksan Demokraattisen Tasavallan ulkomaankauppaministeri Balkowin käynti ministeri Mattilan luona 21. 9. 1964.
- ³⁹ SPMO - B Arch, DY 30 IV A 2/20/561, Anlage 1 zu einer Information der Sektion Finnland vom 3. 4. 1965.
- ⁴⁰ Vgl. Anm. 26 und 37.
- ⁴¹ Vgl. Anm. 37 und 38.
- ⁴² Vgl. Langfristiges Handelsabkommen zwischen der Republik Finnland und der Deutschen Demokratischen Republik, in: Suomen asetuskokoelman sopimussarja. Ulkovaltain kanssa tehdyt sopimukset, 1968, Nr. 53, Artikel 2, Helsinki 1969, S. 368.
- ⁴³ SPMO - B Arch, DY 30 IV A 2/2021/884 (Büro Dr. G. Mittag), Bl. 47-53, Programm für die allseitige Normalisierung der Beziehungen DDR-Finnland durch die Erweiterung der Außenwirtschaftsbeziehungen, August 1969.
- ⁴⁴ Ebenda, Bl. 11, Bericht von Minister Rudi Georgi an Günter Mittag über die erste gemeinsame Beratung der Wirtschaftsausschüsse der DDR und der Republik Finnland (vom 26. bis 28. 6. 1967 in Berlin).
- ⁴⁵ Der Außenhandel und der Innerdeutsche Handel, 12/1961, S. 24.
- ⁴⁶ SPMO - B Arch, DY 30 IV A 2/20/565, Die innen- und außenpolitische Lage Finnlands Anfang 1966, 19. 1. 1966, S. 8; Anm. 43.
- ⁴⁷ SPMO - B Arch, DY 30 IV A/2021/884, Vermerk über ein Gespräch zwischen dem stellv. Minister Beil und dem Leiter der Handelspolitischen Abteilung im (finnischen) Außenministerium Tankmar Horn.
- ⁴⁸ SPMO - B Arch, DY 30 IV A/20/562, Die Beziehungen DDR-Finnland, (Mitte 1964).
- ⁴⁹ Työväen arkisto, Väinö Leskinen 92/11, Kirjeenvaihtoa, P. M. Suomen ja Saksan Demokraattisen Tasavallan kaupallisista suhteista, 17. 9. 1968, S. 3.
- ⁵⁰ SPMO - B Arch, DY 30/IV A 2/2021/884, Programm für die allseitige Normalisierung der Beziehungen DDR – Finnland durch die Erweiterung der Außenwirtschaftsbeziehungen, August 1969, Bl. 48.
- ⁵¹ Wie Anm. 26.

Magnet Wirtschafts- wunderland? Die entstehende Bundesrepublik – Großabnehmer oder Großlieferant?

Bernd Fischer

Geb. 1950 in Neuhaus (Elbe), Studium der Volkswirtschaft in Hamburg, Sprachwissenschaftliches Studium in Helsinki. Stellv. Geschäftsführer der Deutsch-Finnischen Handelskammer, bei der er seit 1980 für den Bereich Volkswirtschaft und Information zuständig ist.



Der folgende Überblick setzt sich das Ziel, die Abhängigkeit des (west)deutsch-finnischen Handels von der wirtschaftlichen Entwicklung in beiden Ländern für den Zeitraum von der Gründung der Bundesrepublik Deutschland bis zur Wiedervereinigung aufzuzeigen. Als Grundlage hierfür dienen die offiziellen Statistiken beider Länder. Die Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Statistiken ist jedoch begrenzt. Selbst langjährige Zeitreihen über das reale Wirtschaftswachstum werden im nachhinein geändert, weil sich die Indizes und Berechnungsmethoden ändern.

Am gravierendsten sind jedoch die Unterschiede der offiziellen Außenhandelsstatistiken beider Länder über den Warenstrom zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland. Hierzu trägt u. a. die Tatsache bei, daß Exporte grundsätzlich in fob-Werten und Importe in cif-Werten veröffentlicht werden, d. h. die Einfuhrwerte sind um die Fracht- und Versicherungskosten höher als die entsprechenden Ausfuhrwerte des anderen Landes. Hinzu kommen zeitliche Abgrenzungsunterschiede. Waren können in einem bestimmten Jahr das eine Land verlassen und erreichen das andere Land erst im nächsten Jahr bzw. sie werden erst dann als Einfuhren registriert. Erhebliche Differenzen können ferner durch Wechselkursveränderungen auftreten, denn eine Abwertung beispielsweise läßt die nominalen Außenhandelszahlen des abwertenden Landes – bei unveränderter realer Entwicklung – automatisch ansteigen. Trotz dieser unvermeidlichen Differenzen zeigen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes und die Angaben der Finnischen Zollverwaltung weitgehend den gleichen Trend über die Entwicklung des Handels zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland von 1950 bis 1990 auf.

Dieser Zeitraum ist – der Übersichtlichkeit halber – in der folgenden Analyse in vier Abschnitte eingeteilt: die 50er, die 60er, die 70er und die 80er Jahre. Für jedes Jahrzehnt gibt es zwei Tabellen (Tabellen 1 bis 8), die zum einen die Bundesrepublik Deutschland als Absatzmarkt für Finnland und zum anderen als Lieferant für Finnland zeigen, wobei der Warenstrom jeweils als von der Importnachfrage induziert betrachtet wird. In jedem Fall zeigt sich, daß die Bundesrepublik Deutschland bereits ab Mitte der 50er Jahre Großabnehmer *und* Großlieferant Finnlands ist und dies auch bis zur Wiedervereinigung bleibt.

Die abschließenden Tabellen 9 und 10 enthalten die offiziellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes und der Finnischen Zollverwaltung über die Entwicklung des Handels zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland von 1950 bis 1990.

Die 50er Jahre

In den 50er Jahren nahm das Wirtschaftswunder in der Bundesrepublik Deutschland seinen Anfang, wie die durchweg hohen Wachstumsraten (siehe Tabelle 1) beweisen. In Finnland sind dagegen die realen Wachstumsraten niedriger und auch die Konjunkturzyklen unverkennbar.

Bei der Analyse der Außenhandelszahlen sind mehrere Sonderfaktoren zu berücksichtigen. Finnland wurde zwar bereits 1950 Mitglied des GATTs und ging daher von Mengenzöllen auf Wertzölle über. Doch neben Zöllen, die sich noch 1956 auf rund 20 Prozent des Importwerts summierten, bestimmten weiterhin Lizenzen und Kontingente den finnischen Außenhandel. Die Grundlage bildeten bilaterale Handelsverträge, die jedoch regelmäßig Dreiecksgeschäfte entstehen ließen.

Ein erster Schritt zur Liberalisierung des Außenhandels erfolgte im Juli 1955, als für rund 40 Prozent der Importe eine praktisch automatische Lizenzvergabe eingeführt wurde – vorwiegend für Rohstoffe und Produktionsgüter. Die eigentliche Liberalisierung des Außenhandels begann jedoch erst im Jahre 1957, als mit einer Finnmark-Abwertung um 39 Prozent die Voraussetzungen für die Konkurrenzfähigkeit der finnischen Exportwirtschaft entscheidend verbessert werden sollte.

Die hohen Steigerungsraten im Außenhandel zu Beginn der 50er Jahre lassen sich zum einen durch die niedrigen Ausgangswerte und zum anderen durch die Korea-Krise erklären. Diese veranlaßte seinerzeit die Importeure, sich für einen längeren Zeitraum mit Einfuhrgütern einzudecken, so daß im Einkaufsland die Importe und im Verkaufsland die Exporte überproportional anstiegen. Der Übergang zu „normalen“ Verhältnissen spiegelt sich dann naturgemäß in deutlichen Rückgängen wider, bevor sich die extremen Ausschläge wieder zu „normalen“ Schwankungen einpendeln. Es erscheint daher erst ab Mitte der 50er Jahre sinnvoll, das wirtschaftliche Wachstum und die Entwicklung des Außenhandels miteinander in Beziehung zu setzen.

Die reale Einfuhr der Bundesrepublik Deutschland steigt in der zweiten Hälfte der 50er Jahre etwa doppelt so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt. Da für den Handel mit einzelnen Ländern keine realen Veränderungsraten vorliegen, ist leider nur ein Vergleich der nominalen Veränderung des (west)deutsch-finnischen Handels mit nominalen Veränderungsraten des gesamten Außenhandels möglich. Es zeigt sich, daß die (west)deutschen Einfuhren aus Finnland sich zum Teil besser, zum Teil jedoch auch schlechter als die Gesamteinfuhren entwickeln.

Die gleichen Lieferungen, die aus finnischer Sicht Exporte in die Bundesrepublik darstellen, übertreffen jedoch – bis auf das Jahr 1956 – die Entwicklung der finnischen Gesamtausfuhren. Dadurch steigt der Anteil der Bundesrepublik Deutschland am finnischen Gesamtexport bis 1960 auf 11,5 Prozent.

Die Abhängigkeit des finnischen Importbedarfs von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Finnland tritt bereits in den 50er Jahren deutlich zutage. Die Einfuhr aus Deutschland nimmt – bis auf das Jahr 1957 – immer deutlich kräftiger zu als die finnische Gesamteinfuhr, so daß der (bundes)deutsche Anteil am finnischen Gesamtimport auf 19,4 Prozent steigt. Der hohe Bedarf an Maschinen zum Aufbau der finnischen Industrie läßt die Bezüge aus der Bundesrepublik stark überproportional steigen. Auch aus deutscher Sicht entwickeln sich die Exporte nach Finnland – bis auf das Jahr 1957 – deutlich besser als die (west)deutschen Ausfuhren insgesamt, die ohnehin fast durchweg zweistellige reale Zuwachsraten aufwiesen.

1. Die BR Deutschland als Absatzmarkt für Finnland in den 50er Jahren

Jahr	D BSP real	D Import real	D Import nom.	D Im aus SF nom.	SF Ex nach D nom.	SF Export nom.	SF Export real	SF BIP real
1951	+ 9,4	..	+ 29	+ 180	+ 199	+ 129	+ 29	+ 8,5
1952	+ 9,0	..	+ 10	+ 23	+ 10	- 16	- 11	+ 3,3
1953	+ 8,5	+ 8	- 1	- 38	- 37	- 16	+ 6	+ 0,7
1954	+ 7,1	+ 25	+ 21	+ 22	+ 25	+ 14	+ 18	+ 8,7
1955	+ 11,8	+ 26	+ 27	+ 52	+ 41	+ 16	+ 10	+ 5,1
1956	+ 7,5	+ 11	+ 14	- 10	- 7	- 2	0	+ 3,0
1957	+ 5,9	+ 12	+ 13	+ 9	+ 22	+ 19	+ 9	+ 4,7
1958	+ 4,1	+ 7	- 2	+ 8	+ 43	+ 17	- 4	+ 0,5
1959	+ 7,5	+ 19	+ 15	+ 10	+ 9	+ 8	+ 17	+ 5,9
1960	+ 8,8	+ 17	+ 19	+ 24	+ 26	+ 18	+ 15	+ 9,2

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

2. Die BR Deutschland als Lieferant für Finnland in den 50er Jahren

Jahr	SF BIP real	SF Import real	SF Import nom.	SF Im aus D nom.	D Ex n. SF nom.	D Export nom.	D Export real	D BIP real
1951	+ 8,5	+ 30	+ 74	+ 270	+ 286	+ 74	+ 40	+ 9,4
1952	+ 3,3	+ 19	+ 17	+ 48	+ 45	+ 16	+ 10	+ 9,0
1953	+ 0,7	- 23	- 33	- 58	- 61	+ 9	+ 10	+ 8,5
1954	+ 8,7	+ 31	+ 25	+ 8	+ 20	+ 19	+ 18	+ 7,1
1955	+ 5,1	+ 16	+ 16	+ 55	+ 66	+ 17	+ 14	+ 11,8
1956	+ 3,0	+ 10	+ 15	+ 50	+ 37	+ 20	+ 15	+ 7,5
1957	+ 4,7	- 3	+ 12	+ 8	- 1	+ 17	+ 13	+ 5,9
1958	+ 0,5	- 11	+ 2	+ 49	+ 15	+ 3	+ 5	+ 4,1
1959	+ 5,9	+ 12	+ 15	+ 25	+ 26	+ 11	+ 10	+ 7,5
1960	+ 9,2	+ 25	+ 27	+ 37	+ 36	+ 16	+ 15	+ 8,8

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Die 60er Jahre

Anfang der 60er Jahre ist die Bedeutung der Bundesrepublik Deutschland für den finnischen Außenhandel so groß wie zu keinem anderen Zeitpunkt von der Gründung der Bundesrepublik Deutschland bis zur Wiedervereinigung. Am finnischen Export ist die Bundesrepublik 1961 mit 12,4 Prozent und am finnischen Import gar mit 21,1 Prozent beteiligt.

Möglicherweise durch die assoziierte Mitgliedschaft Finnlands in der EFTA seit Beginn der 60er Jahre erhält der finnische Außenhandel mit den EFTA-Ländern neuen Aufschwung, so daß sich von 1962 bis 1967 die finnischen Lieferungen in die Bundesrepublik nicht so gut wie die finnischen Gesamtausfuhren, aber auch nicht so gut wie die (west)deutschen Gesamteinfuhren entwickeln. Erst zum Ende des Jahrzehnts ist wieder das Gegenteil der Fall – und zwar bezeichnenderweise erneut zum Zeitpunkt einer Hochkonjunktur. Sicher spielt aber auch die verbesserte preisliche Konkurrenzfähigkeit der finnischen Exportindustrie nach der kräftigen Abwertung der Finnmark um 31 Prozent im Jahre 1967 eine wichtige Rolle.

Obwohl der (westdeutsche) Anteil am finnischen Gesamtimport in der zweiten Hälfte der 60er Jahre zurückgeht und sich auf etwa 16 Prozent einpendelt, bleibt die Bundesrepublik Deutschland dennoch der wichtigste Lieferant Finnlands. Aus deutscher Sicht nehmen die

Exporte nach Finnland während der Konjunkturoberhöhe 1964/65 und 1969/70 schneller zu als die (west)deutschen Gesamtausfuhren.

3. Die BR Deutschland als Absatzmarkt für Finnland in den 60er Jahren

Jahr	D BSP real	D Import real	D Import nom.	D Im aus SF nom.	SF Ex nach D nom.	SF Export nom.	SF Export real	SF BIP real
1961	+ 4,4	+ 7	+ 4	+ 18	+ 19	+ 7	+ 3	+ 7,6
1962	+ 4,7	+ 14	+ 11	- 5	- 4	+ 5	+ 9	+ 3,0
1963	+ 2,8	+ 7	+ 6	+ 3	+ 5	+ 4	0	+ 3,3
1964	+ 6,6	+ 12	+ 12	+ 7	+ 8	+ 12	+ 9	+ 5,2
1965	+ 5,4	+ 17	+ 20	+ 8	+ 8	+ 11	+ 5	+ 5,3
1966	+ 3,0	+ 1	+ 3	- 1	+ 4	+ 5	+ 5	+ 2,4
1967	- 0,1	- 2	- 3	- 16	- 16	+ 9	+ 7	+ 2,2
1968	+ 5,8	+ 18	+ 16	+ 20	+ 61	+ 31	+ 9	+ 2,3
1969	+ 7,5	+ 17	+ 21	+ 34	+ 15	+ 21	+ 18	+ 9,6
1970	+ 5,0	+ 19	+ 12	+ 2	+ 23	+ 16	+ 7	+ 7,5

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

4. Die BR Deutschland als Lieferant für Finnland in den 60er Jahren

Jahr	SF BIP real	SF Import real	SF Import nom.	SF Im aus D nom.	D Ex n. SF nom.	D Export nom.	D Export real	D BIP real
1961	+ 7,6	+ 7	+ 8	+ 18	+ 12	+ 6	+ 7	+ 4,4
1962	+ 3,0	+ 5	+ 6	+ 1	0	+ 4	+ 3	+ 4,7
1963	+ 3,3	- 2	- 2	- 14	- 12	+ 10	+ 5	+ 2,8
1964	+ 5,2	+ 18	+ 25	+ 19	+ 17	+ 11	+ 15	+ 6,6
1965	+ 5,3	+ 8	+ 9	+ 20	+ 18	+ 10	+ 8	+ 5,4
1966	+ 2,4	+ 5	+ 5	- 4	- 4	+ 12	+ 10	+ 3,0
1967	+ 2,2	0	+ 5	0	- 7	+ 8	+ 7	- 0,1
1968	+ 2,3	- 5	+ 16	+ 10	- 8	+ 14	+ 15	+ 5,8
1969	+ 9,6	+ 24	+ 26	+ 35	+ 30	+ 14	+ 11	+ 7,5
1970	+ 7,5	+ 20	+ 30	+ 32	+ 24	+ 10	+ 15	+ 5,0

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Die 70er Jahre

Mit Beginn des Jahres 1974 treten die Freihandelsabkommen, die Finnland mit der EWG und dem RGW geschlossen hat, in Kraft. Dies führt jedoch keineswegs unmittelbar zu einem Anstieg der finnischen Lieferungen in die Bundesrepublik Deutschland, denn dort zeigt die Konjunktur aufgrund der Ölkrise nach unten. In der zweiten Hälfte der 70er Jahre nehmen die Importe aus Finnland jedoch – abgesehen von 1978 – wieder überdurchschnittlich schnell zu. Den gleichen Trend spiegeln auch die finnischen Zahlen wider, dennoch übersteigt der (west)deutsche Anteil am finnischen Gesamtexport die 11-Prozent-Marke nicht.

Von der steigenden Importnachfrage in Finnland während der Boomjahre 1972/73 profitieren die (west)deutschen Lieferungen nach Finnland im gleichen Umfang wie der übrige Im-

port – aber auch nicht mehr. In den folgenden vier Jahren, die 1975 erstmals einen realen Rückgang des finnischen Bruttoinlandsprodukts mit sich bringen, nehmen die finnischen Einfuhren aus der Bundesrepublik nur verhalten zu. Erst der Boom 1979/80 hat einen kräftigen Anstieg der deutschen Lieferungen nach Finnland zur Folge. Überdurchschnittlich stark ist diese Zunahme aber nur aus deutscher, nicht aus finnischer Sicht.

5. Die BR Deutschland als Absatzmarkt für Finnland in den 70er Jahren

Jahr	D BSP real	D Import real	D Import nom.	D Im aus SF nom.	SF Ex nach D nom.	SF Export nom.	SF Export real	SF BIP real
1971	+ 3,0	+ 8	+ 10	- 2	- 1	+ 2	- 5	+ 2,1
1972	+ 4,2	+ 6	+ 7	+ 6	+ 20	+ 22	+ 15	+ 7,6
1973	+ 4,7	+ 6	+ 13	+ 8	+ 17	+ 21	+ 7	+ 6,7
1974	+ 0,2	- 4	+ 24	+ 12	+ 23	+ 42	0	+ 3,0
1975	- 1,4	0	+ 3	- 3	- 6	- 2	- 18	+ 1,2
1976	+ 5,6	+ 18	+ 21	+ 33	+ 42	+ 21	+ 18	- 0,4
1977	+ 2,7	+ 2	+ 6	+ 25	+ 36	+ 26	+ 10	+ 0,2
1978	+ 3,3	+ 7	+ 4	0	+ 14	+ 14	+ 8	+ 2,1
1979	+ 4,0	+ 7	+ 20	+ 27	+ 35	+ 23	+ 10	+ 7,0
1980	+ 1,5	0	+ 17	+ 19	+ 17	+ 22	+ 9	+ 5,3

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

6. Die BR Deutschland als Lieferant für Finnland in den 70er Jahren

Jahr	SF BIP real	SF Import real	SF Import nom.	SF Im aus D nom.	D Ex n. SF nom.	D Export nom.	D Export real	D BIP real
1971	+ 2,1	- 1	+ 6	+ 5	0	+ 9	+ 4	+ 3,0
1972	+ 7,6	+ 4	+ 12	+ 13	+ 9	+ 10	+ 6	+ 4,2
1973	+ 6,7	+ 14	+ 27	+ 28	+ 13	+ 20	+ 14	+ 4,7
1974	+ 3,0	+ 8	+ 55	+ 35	+ 35	+ 29	+ 11	+ 0,2
1975	+ 1,2	0	+ 9	+ 6	- 5	- 4	- 11	- 1,4
1976	- 0,4	- 4	+ 2	+ 5	+ 3	+ 16	+ 19	+ 5,6
1977	+ 0,2	- 8	+ 8	+ 1	- 10	+ 7	+ 4	+ 2,7
1978	+ 2,1	- 5	+ 5	+ 4	- 12	+ 4	+ 3	+ 3,3
1979	+ 7,0	+ 19	+ 37	+ 31	+ 27	+ 10	+ 5	+ 4,0
1980	+ 5,3	+ 12	+ 32	+ 29	+ 32	+ 11	+ 2	+ 1,5

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Die 80er Jahre

In den 80er Jahren, die für die Bundesrepublik Deutschland und die meisten anderen westlichen Industrieländer nur mäßige Wachstumsraten bringen, holt Finnland die Bundesrepublik hinsichtlich des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf ein, ehe mit dem Jahr 1990 die schärfste Rezession in der Geschichte Finnlands beginnt. Die (bundes)deutschen Einfuhren aus Finnland steigen generell in den 80er Jahren an, ohne aber von leichten Rückschlägen verschont zu bleiben und ohne sich von der Entwicklung der Gesamtimporte wesentlich abzuheben.

Aus finnischer Sicht entwickeln sich die Exporte in die Bundesrepublik jedoch gegen En-

de der 80er Jahre deutlich besser als die Gesamtausfuhren. Der Anteil der Bundesrepublik Deutschland am finnischen Export erreicht daher 1990 mit 12,4 Prozent den nach 1961 zweithöchsten Anteil.

Auch der (bundes)deutsche Importanteil in Finnland steigt in der zweiten Hälfte der 80er Jahre erstmals nach zwei Jahrzehnten wieder auf über 17 Prozent. Von 1982 bis 1987 entwickeln sich die finnischen Einfuhren aus der Bundesrepublik deutlich besser als die finnischen Gesamtimporte. Die deutsche Sicht zeigt den gleichen Trend, in den meisten Jahren stiegen die Exporte nach Finnland überdurchschnittlich stark an, erst das Jahr 1990 bringt dann aus konjunkturellen Gründen wieder einen Rückschlag. ■

7. Die BR Deutschland als Absatzmarkt für Finnland in den 80er Jahren

Jahr	D BSP real	D Import real	D Import nom.	D Im aus SF nom.	SF Ex nach D nom.	SF Export nom.	SF Export real	SF BIP real
1981	0,0	- 5	+ 8	+ 14	- 2	+ 14	+ 3	+ 1,9
1982	- 1,0	+ 1	+ 2	- 5	+ 4	+ 5	- 2	+ 3,2
1983	+ 1,9	+ 4	+ 4	+ 13	+ 14	+ 11	+ 3	+ 2,7
1984	+ 3,1	+ 5	+ 11	+ 21	+ 16	+ 16	+ 12	+ 3,0
1985	+ 1,9	+ 4	+ 7	- 2	0	+ 4	+ 1	+ 3,4
1986	+ 2,3	+ 6	- 11	- 8	+ 3	- 2	0	+ 2,4
1987	+ 1,5	+ 5	- 1	+ 8	+ 20	+ 4	+ 2	+ 4,1
1988	+ 3,6	+ 6	+ 7	+ 9	+ 3	+ 9	+ 3	+ 4,9
1989	+ 4,0	+ 7	+ 15	+ 12	+ 8	+ 7	0	+ 5,7
1990	+ 5,7	+ 12	+ 9	+ 10	+ 17	+ 2	+ 3	0,0

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

8. Die BR Deutschland als Lieferant für Finnland in den 80er Jahren

Jahr	SF BIP real	SF Import real	SF Import nom.	SF Im aus D nom.	D Ex n. SF nom.	D Export nom.	D Export real	D BIP real
1981	+ 1,9	- 6	+ 5	+ 1	+ 12	+ 13	+ 7	0,0
1982	+ 3,2	+ 1	+ 6	+ 15	+ 14	+ 8	+ 3	- 1,0
1983	+ 2,7	+ 3	+ 10	+ 10	- 1	+ 1	0	+ 1,9
1984	+ 3,0	0	+ 4	+ 10	+ 13	+ 13	+ 9	+ 3,1
1985	+ 3,4	+ 6	+ 9	+ 17	+ 17	+ 10	+ 6	+ 1,9
1986	+ 2,4	+ 6	- 5	+ 8	- 1	- 2	+ 1	+ 2,3
1987	+ 4,1	+ 8	+ 7	+ 15	+ 6	0	+ 3	+ 1,5
1988	+ 4,9	+ 9	+ 11	- 2	+ 8	+ 8	+ 7	+ 3,6
1989	+ 5,7	+ 11	+ 15	+ 18	+ 22	+ 13	+ 8	+ 4,0
1990	0,0	- 4	- 2	- 4	- 7	0	+ 2	+ 5,7

(Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

9. Handel der Bundesrepublik Deutschland mit Finnland 1950-1990

Jahr	Export nach SF Mio. DM	Import aus SF Mio. DM	Ex- und Import Mio. DM	Handels- bilanz Mio. DM
1950	71	91	162	- 20
1951	274	255	530	+ 19
1952	397	314	711	+ 83
1953	156	196	352	- 40
1954	187	239	425	- 52
1955	311	363	674	- 52
1956	427	327	754	+ 100
1957	421	355	776	+ 66
1958	485	385	871	+ 100
1959	610	422	1.032	+ 188
1960	829	525	1.354	+ 304
1961	928	622	1.550	+ 306
1962	931	593	1.524	+ 339
1963	816	613	1.429	+ 203
1964	958	657	1.615	+ 301
1965	1.169	710	1.879	+ 459
1966	1.119	702	1.821	+ 417
1967	1.036	593	1.629	+ 443
1968	950	708	1.658	+ 242
1969	1.236	950	2.188	+ 286
1970	1.533	966	2.499	+ 567
1971	1.523	946	2.469	+ 577
1972	1.660	1.003	2.663	+ 657
1973	1.877	1.081	2.958	+ 796
1974	2.539	1.212	3.751	+ 1.327
1975	2.414	1.175	3.589	+ 1.239
1976	2.494	1.557	4.051	+ 937
1977	2.247	1.949	4.196	+ 298
1978	1.987	1.945	3.932	+ 42
1979	2.514	2.476	4.990	+ 28
1980	3.309	2.954	6.263	+ 355
1981	3.697	3.364	7.061	+ 333
1982	4.220	3.203	7.423	+ 1.017
1983	4.186	3.626	7.812	+ 560
1984	4.749	4.387	9.136	+ 362
1985	5.548	4.296	9.844	+ 1.252
1986	5.506	3.940	9.446	+ 1.566
1987	5.827	4.260	10.087	+ 1.567
1988	6.272	4.642	10.914	+ 1.630
1989	7.680	5.177	12.857	+ 2.503
1990	7.117	5.680	12.797	+ 1.437

Quelle: Statistisches Bundesamt

10. Außenhandel Finnlands mit der Bundesrepublik Deutschland von 1950 bis 1990

Jahr	Export nach D in Mio. Fmk	D-Anteil am Gesamtexport in %	Import aus D in Mio. Fmk	D-Anteil am Gesamtimport in %	Handels- bilanz in Mio. Fmk
1950	45	5,5	41	4,6	+ 4
1951	134	7,1	153	9,9	- 19
1952	147	9,4	227	12,5	- 80
1953	93	7,1	94	7,8	- 1
1954	117	7,5	102	6,7	+ 15
1955	165	9,1	157	8,9	+ 8
1956	154	8,7	237	11,6	- 83
1957	187	8,8	257	11,3	- 70
1958	269	10,8	385	16,5	- 116
1959	292	10,9	484	18,0	- 192
1960	367	11,5	661	19,4	- 294
1961	436	12,9	778	21,1	- 340
1962	420	11,9	789	20,1	- 369
1963	440	12,0	682	17,6	- 242
1964	477	11,5	813	16,9	- 336
1965	514	11,3	974	18,5	- 460
1966	535	11,1	931	16,9	- 396
1967	448	8,6	927	16,0	- 479
1968	722	10,5	1.024	15,3	- 302
1969	836	10,0	1.381	16,2	- 545
1970	1.029	10,5	1.826	16,5	- 797
1971	1.006	10,2	1.916	16,3	- 910
1972	1.207	10,0	2.170	16,6	- 963
1973	1.419	9,7	2.782	16,8	- 1.363
1974	1.738	8,4	3.759	14,6	- 2.021
1975	1.614	8,0	3.972	14,2	- 2.358
1976	2.289	9,3	4.176	14,6	- 1.887
1977	3.119	10,1	4.208	13,7	- 1.089
1978	3.547	10,1	4.357	13,5	- 810
1979	4.779	11,0	5.706	12,9	- 927
1980	5.606	10,6	7.348	12,6	- 1.742
1981	5.507	9,1	7.449	12,2	- 1.942
1982	5.700	9,0	8.586	13,3	- 2.886
1983	6.671	9,6	9.463	13,2	- 2.792
1984	7.754	9,6	10.385	13,9	- 2.631
1985	7.781	9,3	12.615	14,9	- 4.834
1986	8.017	9,7	13.160	17,0	- 5.143
1987	9.579	10,9	15.125	17,4	- 5.546
1988	9.846	10,8	14.855	16,8	- 5.009
1989	10.792	10,8	18.230	17,3	- 7.438
1990	12.568	12,4	17.513	17,0	- 4.945

Quelle: Finnische Zollverwaltung

Quellen:

Jahrbücher des Statistischen Bundesamtes.

Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 1993.

Mitteilungen der Deutsch-Finnischen Handelskammer.

Statistische Jahrbücher für Finnland.

Kansantalouden tilinpito, Tilastokeskus, Helsinki 1994.

H. Loikkanen, J. Pekkarinen: Suomen kansantalous, WSOY, Porvoo 1989.

Riitta Hjerppe: Suomen talous 1860.1985, Valtion painatuskeskus, Helsinki 1988.

Deutsche Exportstatistik 1995

	Mrd. DM	%
1. Frankreich	84,5	11,6
2. Großbritannien	58,1	8,0
3. Italien	54,6	7,5
4. USA	54,6	7,5
5. Niederlande	53,9	7,4
6. Belgien	47,0	6,5
7. Schweiz	39,7	5,5
8. Österreich	39,2	5,4
9. Spanien	24,7	3,4
10. Japan	18,8	2,6
11. Schweden	17,6	2,4
12. Dänemark	13,8	1,9
13. Polen	12,7	1,7
14. Tschechien	11,8	1,6
15. China	10,7	1,5
16. Rußland	10,3	1,4
17. Türkei	9,1	1,3
18. Südkorea	8,8	1,2
19. Taiwan	7,3	1,0
20. Brasilien	7,2	1,0
21. Ungarn	7,0	1,0
22. Finnland	6,6	0,9
23. Portugal	6,5	0,9
24. Norwegen	6,1	0,8
25. Hongkong	5,8	0,8

Deutsche Importstatistik 1995

	Mrd. DM	%
1. Frankreich	68,1	10,7
2. Niederlande	53,4	8,4
3. Italien	52,9	8,3
4. USA	44,9	7,1
5. Belgien	41,1	6,5
6. Großbritannien	40,4	6,4
7. Japan	35,2	5,5
8. Schweiz	28,1	4,4
9. Österreich	23,2	3,7
10. Spanien	19,6	3,1
11. China	15,9	2,5
12. Rußland	13,6	2,1
13. Schweden	12,9	2,0
14. Polen	12,4	2,0
15. Dänemark	11,7	1,8
16. Norwegen	10,7	1,7
17. Tschechien	10,6	1,7
18. Türkei	8,0	1,3
19. Taiwan	7,9	1,2
20. Südkorea	7,5	1,2
21. Irland	7,4	1,2
22. Ungarn	6,9	1,1
23. Finnland	6,7	1,1
24. Portugal	6,6	1,0
25. Kanada	5,4	0,9

Finnischer Außenhandel 1995

Export

	Mrd. Fmk	Anteil %	Veränd. %
1. Deutschland	23,5	13,4	+ 14
2. Großbritannien	18,2	10,4	+ 14
3. Schweden	17,7	10,1	+ 5
4. USA	11,7	6,7	+ 6
5. Rußland	8,4	4,8	+ 5
6. Frankreich	8,0	4,6	+ 2
7. Niederlande	7,4	4,2	- 6
8. Dänemark	5,6	3,2	+ 5
9. Norwegen	5,2	3,0	+ 7
10. Belgien	5,2	3,0	+ 50
<i>Insgesamt</i>	<i>174,7</i>	<i>100,0</i>	<i>+ 13</i>

Finnischer Außenhandel 1995

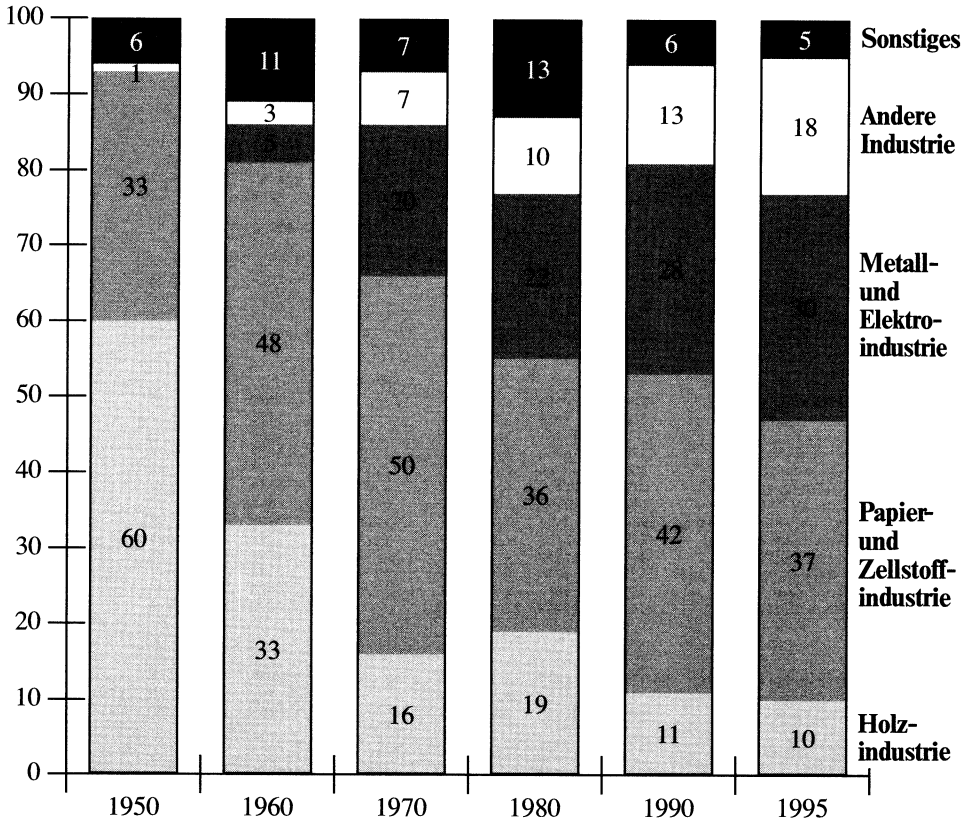
Import

	Mrd. Fmk	Anteil %	Veränd. %
1. Deutschland	19,7	15,6	+ 11
2. Schweden	14,8	11,7	+ 17
3. Großbritannien	10,5	8,3	+ 5
4. Rußland	9,0	7,1	- 16
5. USA	9,0	7,1	- 2
6. Japan	7,9	6,3	+ 1
7. Norwegen	5,2	4,1	- 9
8. Frankreich	5,2	4,1	+ 5
9. Italien	5,1	4,0	+ 9
10. Niederlande	4,8	3,8	+ 10
<i>Insgesamt</i>	<i>126,3</i>	<i>100,0</i>	<i>+ 5</i>

Deutsch-finnischer Handel nach Bundesländern 1995

	Mio. DM	
	Export	Import
1. Nordrhein-Westfalen	1.651	1.849
2. Baden-Württemberg	956	685
3. Bayern	841	613
4. Niedersachsen	613	961
5. Hessen	356	478
6. Rheinland-Pfalz	306	112
7. Schleswig-Holstein	146	681
8. Hamburg	106	475
9. Saarland	100	7
10. Bremen	73	199
11. Berlin	63	123
davon Ost-Berlin	1	9
12. Sachsen-Anhalt	54	18
13. Mecklenburg-Vorpommern	31	20
14. Sachsen	29	54
15. Brandenburg	17	20
16. Thüringen	17	27
Anteil der neuen Bundesländer	2,7 %	2,3 %

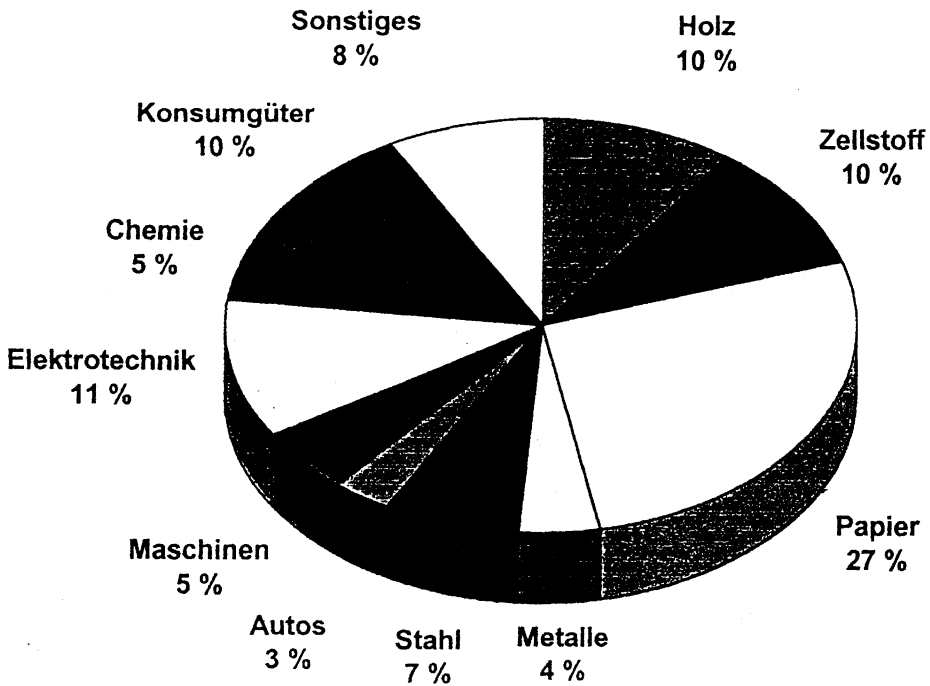
Strukturveränderung der finnischen Exporte nach Deutschland 1950-1995



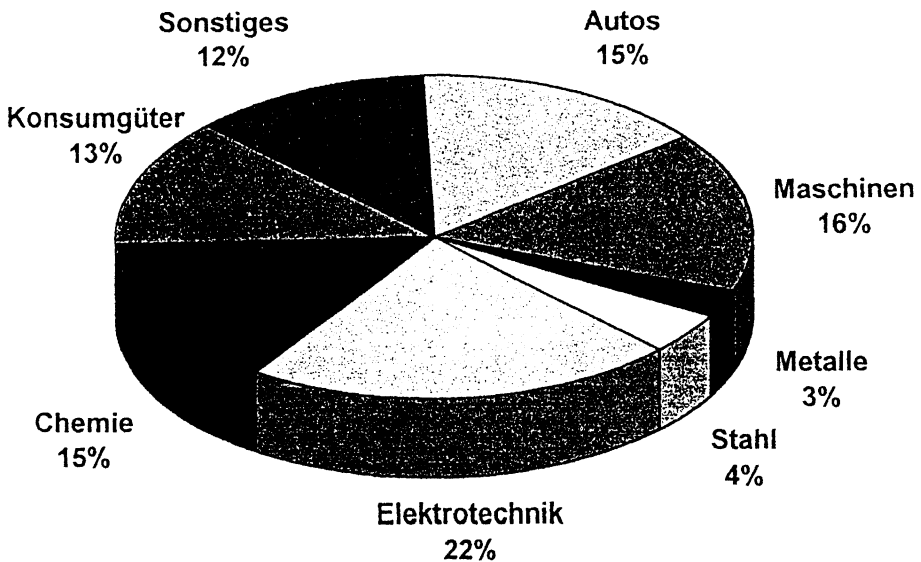
Kauppavaihto maaryhmittäin ja maittain
Handelsomsättningen med ländergrupper och länder
Trade by regions and countries

Alkuperä-/määrämaa Ursprungs/bestämmandeland Origin/destination	Tuonti - Import 1996				Vienti - Export				Kauppatase Balans		
	Joulukuu December	Tammi - joulukuu Januari - december	arvo value milj.mk	osuus andel %	muutos ändr. %	Joulukuu December	Tammi - joulukuu Januari - december	arvo value milj.mk	osuus andel %	muutos ändr. %	Tammi - joulukuu Januari - december
Koko tuonti/vienti											
Totalimport/export			12764	140996	100,0	+10	14619	185798	100,0	+6	+44801
EU											
EU			7386	84999	60,3	+11	7635	101339	54,5	-0	+16340
Efta			891	8414	6,0	+11	562	7524	4,0	-2	-890
Muu Eur-övr.Eur-Rest of Eur			1703	15314	10,9	+7	2058	25714	13,8	+28	+10400
Keh.maat-U.länder-Developing c			754	9465	6,7	+10	2099	23830	12,8	+8	+14365
Muut-Andra-Others			2029	22804	16,2	+5	2265	27391	14,7	+12	+4587
EU											
AT Itävalta-österreich-Austria			136	1556	1,1	-4	152	1610	0,9	+6	+54
BE Belg,Lux			381	4136	2,9	+10	374	4692	2,5	-10	+556
DE Saksa-Tyskland-Germany			1701	21269	15,1	+7	1624	22451	12,1	-5	+1182
DK Tanska-Danmark-Denmark			474	4950	3,5	+20	397	5679	3,1	+1	+729
EL Kreikka-Grekland-Greece			59	366	0,3	+7	94	959	0,5	+1	+592
ES Espanja-Spanien-Spain			171	1958	1,4	+17	375	3978	2,1	-10	+2020
FR Ranska-Frankrike-France			633	6349	4,5	+22	594	7856	4,2	-2	+1507
GB Iso-Brit.-Storbrit.-Untd Kingd			1030	12437	8,8	+17	1479	18980	10,2	+4	+6543
IE Irlanti-Irland-Ireland			116	1154	0,8	+7	98	1096	0,6	+23	-58
IT Italia-Italien-Italy			497	5732	4,1	+12	336	4768	2,6	+9	-964
NL Alankomaat-Nederl.-Netherlands			420	4999	3,5	+2	542	7372	4,0	-1	+2373
PT Portugali-Portugal			71	1026	0,7	-2	89	913	0,5	+4	-114
SE Ruotsi-Sverige-Sweden			1497	16749	11,9	+13	1372	19799	10,7	+10	+3049
Efta											
CH Sveitsi-Schweiz-Switzerland			191	2428	1,7	+12	153	2089	1,1	-9	-340
IS Islanti-Island-Iceland			11	87	0,1	+118	12	147	0,1	+9	+60
NO Norja-Norge-Norway			689	5889	4,2	+10	397	5283	2,8	+0	-606
Muu Eur-övr.Eur-Rest of Eur											
BG Bulgaria-Bulgarien-Bulgaria			4	48	0,0	-30	11	154	0,1	-31	+106
CZ Tšek in t.-Tjeckien-Czech Rep.			33	500	0,4	+8	62	1124	0,6	+44	+624
EE Viro-Estland-Estonia			137	1658	1,2	+6	406	5073	2,7	+23	+3414
HU Unkari-Ungarn-Hungary			37	408	0,3	+20	54	841	0,5	+5	+433
LT Liettua-Litauen-Lithuania			10	158	0,1	+11	52	715	0,4	+40	+557
LV Latvia-Lettland-Latvia			13	163	0,1	-31	90	1072	0,6	+9	+909
PL Puola-Polen-Poland			124	1301	0,9	-5	204	2703	1,5	+20	+1403
RO Romania-Rumänien-Romania			5	47	0,0	+5	8	135	0,1	+74	+88
RU Venäjä-Ryssland-Russia			1270	10232	7,3	+10	944	11307	6,1	+34	+1075
SI Slovenia-Slovenien-Slovenia			8	112	0,1	+6	12	163	0,1	+8	+51
SK Slovakia-Slovakien-Slovakia			15	180	0,1	-10	20	301	0,2	+36	+120
TR Turkki-Turkiet-Turkey			20	265	0,2	+24	123	1072	0,6	+37	+807
Muut-Andra-Others											
EG Egypti-Egypten-Egypt			1	54	0,0	+240	35	644	0,3	-13	+590
MA Marokko-Marocco-Morocco			33	151	0,1	+25	21	165	0,1	-20	+14
ZA Et-Afr.tas.-Sydafr.r.-S Afr.R.			28	169	0,1	-8	65	734	0,4	-11	+565
CN Kiina-Kina-China			162	2072	1,5	+20	249	2670	1,4	+2	+598
HK Hongkong-Hong Kong			48	693	0,5	-3	346	3027	1,6	+24	+2333
ID Indonesia-Indonesien-Indonesia			26	580	0,4	+164	149	1462	0,8	-7	+882
IL Israel			17	260	0,2	+36	53	591	0,3	-25	+331
IN Intia-Indien-India			16	311	0,2	+27	91	969	0,5	+12	+658
IR Iran			1	7	0,0	+10	12	611	0,3	+95	+604
JP Japani-Japan			612	7255	5,1	-11	352	4826	2,6	+7	-2429
KR Etelä-Korea-Sydkorea-S.Korea			70	791	0,6	-20	191	2704	1,5	+19	+1913
MY Malesia-Malaysia			60	583	0,4	-32	47	836	0,4	-16	+252
PH Filipp.-Philippines			36	245	0,2	+5	172	689	0,4	+53	+444
SA Saudi-Arab-Saudiar.-Saudi Arab			1	28	0,0	+21	40	637	0,3	-5	+608
SG Singapore			44	562	0,4	-6	139	1697	0,9	+18	+1155
TH Thaimaa-Thailand			44	571	0,4	+14	95	1730	0,9	+5	+1159
TW Taiwan			109	1236	0,9	+10	91	1085	0,6	+20	-151
CA Kanada-Canada			66	836	0,6	+0	74	1053	0,6	-14	+217
US USA-U.S.A.			936	10294	7,3	+11	1230	14696	7,9	+26	+4402
MX Meksiko-Mexico			7	86	0,1	-19	74	343	0,2	+51	+257
AR Argentiina-Argentina			10	114	0,1	-32	33	413	0,2	-10	+299
BR Brasilia-Brasilien-Brazil			49	571	0,4	+8	121	842	0,5	+1	+270
CL Chile			8	495	0,4	+54	74	473	0,3	+35	-22
CO Kolumbia-Colombia			49	541	0,4	+9	11	234	0,1	-10	-306
AU Australia-Australien-Australia			97	1219	0,9	+31	186	2043	1,1	-12	+824

Finnischer Export nach Deutschland 1995 Struktur

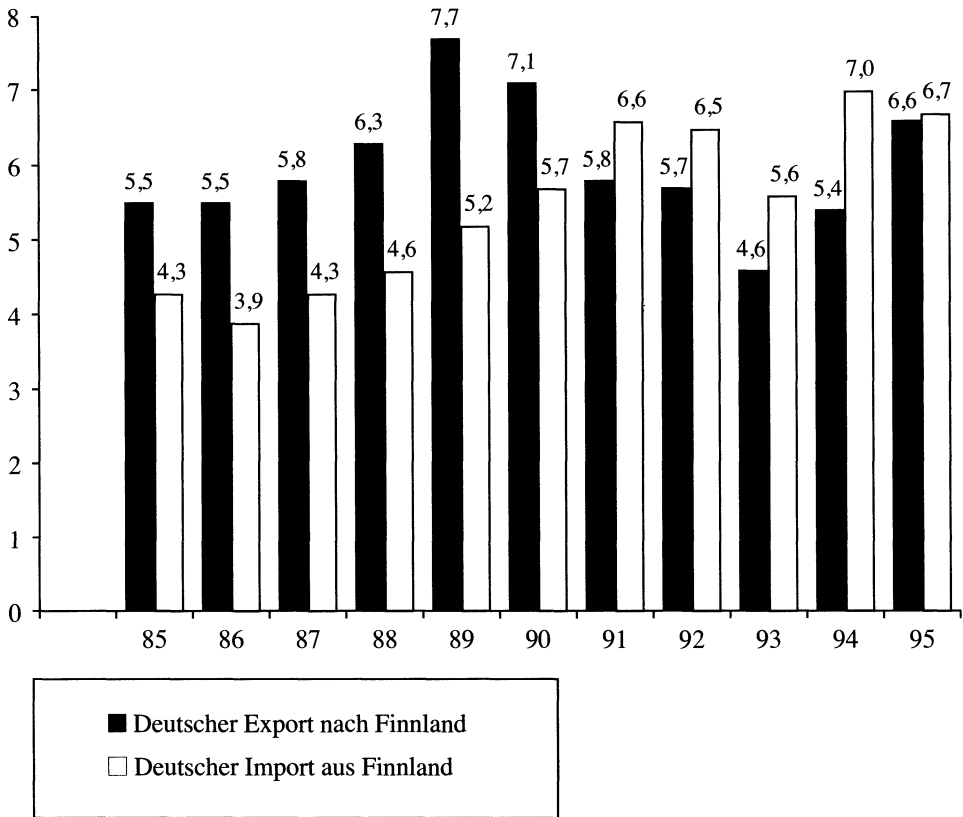


Deutscher Export nach Finnland 1995 Struktur



Entwicklung des deutsch-finnischen Handels 1985–1995

Mrd. DM



**DER DEUTSCH-FINNISCHE HANDEL
IN DER POLITISCHEN DISKUSSION
BEIDER LÄNDER**

Die Stellung Deutschlands im finnischen Außenhandel und in der finnischen Handelspolitik 1949–1961

Tapani Paavonen

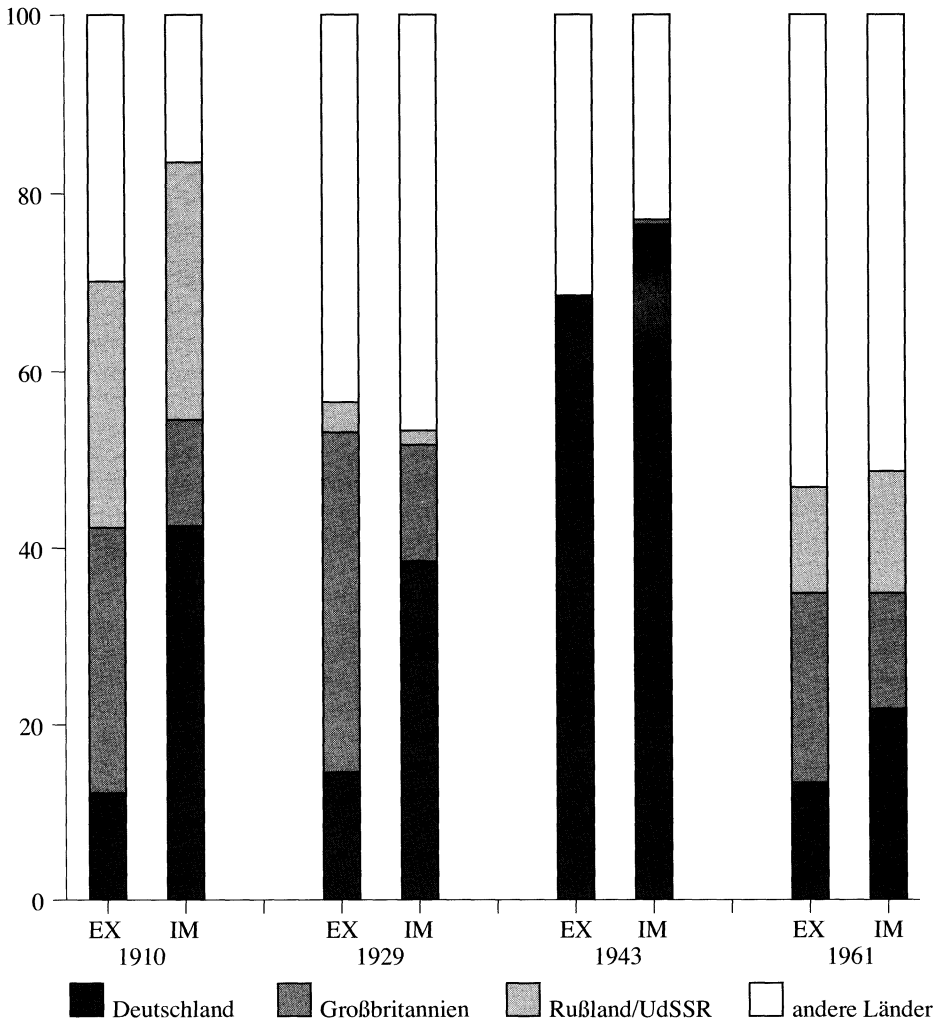
Dr. rer. pol., geb. 1951, 1970–75 Studium der Gesellschaftswissenschaften, seit 1980 Lehr- und Forschungstätigkeit a. d. Universität Turku/Politische Geschichte, 1988 Promotion zur finnischen Wirtschafts- und Sozialpolitik in der Nachkriegsphase 1944–1950; seit 1988 Dozent der politischen Geschichte/Univ. Turku, derzeit beschäftigt mit einem Forschungsprojekt zur Geschichte der finn. Außenhandels- und Integrationspolitik.



Der finnisch-deutsche Handel im Rahmen des nordischen Handelsmodells

Eine moderne Volkswirtschaft ist vom internationalen Austausch abhängig, und dies gilt besonders für die kleinen Volkswirtschaften der nordeuropäischen Länder. Seit der Industrialisierung bis zur Entstehung des Freihandels mit Industriewaren in Westeuropa, d. h. seit etwa einem Jahrhundert, war der finnische Außenhandel vom traditionellen nordischen Handelsmodell gekennzeichnet. Die industrielle Entwicklung basierte auf einheimischen Rohstoffen mit hoher Außenhandelsquote. Wie in den Referaten von Herrn Hans Böhme und Claus-Achim Eschke angedeutet, hat die Logistik der Seetransporte den Ostseeraum zu einem natürlichen Handelsnetz gemacht. Dazu kommt die Rolle Deutschlands als bedeutendste Wirtschaftsmacht Europas im 20. Jahrhundert. Der Außenhandel Finnlands ist zum größten Teil auf westeuropäische Länder gerichtet gewesen. Unter ihnen wurde Großbritannien das wichtigste Exportland und Deutschland das wichtigste Importland. Aus Deutschland sind zu allen Zeiten vielerlei Waren eingeführt worden, kennzeichnend ist aber der hohe Anteil von Maschinen, Transportmitteln und Investitionsgütern allgemein gewesen. In „normalen“ Zeiten, unter konvertiblen Währungen, wurde das Handelsdefizit mit Deutschland vorwiegend mit Pfund Sterling, d. h. durch Exportüberschüsse mit Großbritannien, finanziert. Deutschland ist aber auch ein wichtiger Absatzmarkt gewesen, besonders für die Holzverarbeitende Industrie. Das traditionelle Handelsmodell war mit komparativen Vorteilen eng verknüpft, im Unterschied zum internationalen Binnenmarkt der letzten zwei Jahrzehnte, der ein Ergebnis der westeuropäischen Wirtschaftsintegration war.

Im Unterschied zu den anderen nordischen Ländern ist für den finnischen Außenhandel jedoch der relativ hohe Anteil Rußlands bis zum Ersten Weltkrieg und nach dem Zweiten Weltkrieg kennzeichnend gewesen. Die Gründe für die finnische Abweichung liegen in erster Linie in den politischen Verhältnissen, aber auch in der geographischen Nähe.



Tab. 1 Verteilung des finnischen Außenhandels mit einigen Ländern in den Jahren 1910, 1929, 1943 und 1961 in Prozent. (1910 nach Handelswegen, 1929 nach Ankaufs- bzw. Verkaufsländ, 1943 und 1961 nach Ursprungs- bzw. Verbrauchsland.)

Die Rolle Deutschlands innerhalb des traditionellen finnischen/nordischen Handelsmodells wird in Tabelle 1 veranschaulicht. Diese ist aber der Anschaulichkeit wegen absichtlich selektiv. Die prozentuellen Verteilungen des finnischen Außenhandels auf die wichtigsten Handelspartner in Zeiträumen von einigen Jahren ist dort gewählt worden, wo der Anteil Deutschlands während einer Zeitspanne am höchsten war. Außerdem muß man beachten, daß die Erfassungsgrundlagen der Außenhandelsstatistik vor dem Ersten Weltkrieg und auch vor 1935 den Anteil der wichtigsten Handelspartner überbetont haben in einem Maß, das nicht im Nachhinein zu ermitteln ist (Siehe Anmerkungen unter Tabelle 1).¹

Deutschland überholte Rußland als Importland für Finnland schon in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts, und der Anteil Deutschlands stieg danach andauernd bis zum Ersten Weltkrieg. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs war der Anteil Deutschlands an der finnischen Einfuhr nach verfügbaren statistischen Angaben sogar 41–42 %. Durch den Ersten Weltkrieg wurden die finnisch-deutschen Handelsverbindungen vorläufig unterbrochen. In den 20er Jahren wurde die traditionelle Position Deutschlands im finnischen Außenhandel allmählich wiederhergestellt. Am höchsten war der Anteil Deutschlands an der finnischen Einfuhr im Jahre

1929, nämlich 38 %. Während der Weltwirtschaftskrise nahm der Anteil Deutschlands jedoch ab, und später in den 30er Jahren stieg der Anteil Großbritanniens am finnischen Außenhandel auf Kosten Deutschlands. Während des sog. Fortsetzungskrieges (1941–44) aber war die finnische Wirtschaft völlig von Deutschland abhängig, besonders in bezug auf Kriegsmaterialien und fossile Brennstoffe, aber auch in bezug auf Getreide. Im September 1944, als Finnland sich nach einem Waffenstillstand vom Krieg löste, wurden auch die finnisch-deutschen Handelsbeziehungen völlig abgebrochen.²

Wiederherstellung des finnisch-deutschen Handels nach 1945

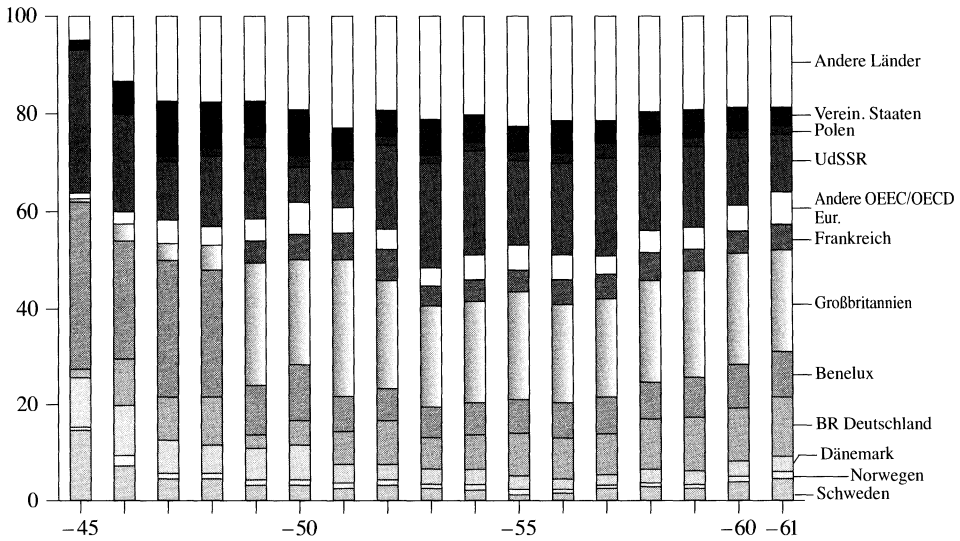
Nach dem Abbruch der Beziehungen zu Deutschland im Herbst 1944 war Finnland wirtschaftlich völlig isoliert. Die Abhängigkeit während des Krieges von Deutschland wurde zuerst durch Wirtschaftshilfe von Schweden und durch Handel mit der Siegermacht Sowjetunion ausgeglichen. Danach wurden die Handelsbeziehungen mit Westeuropa und Amerika wiederhergestellt, und auch Finnland wurde der amerikanischen Wirtschaftshilfe teilhaftig. Seit 1947 richtete sich – besonders im Zuge des Marshall-Plans – die internationale Aufmerksamkeit in der westlichen Welt immer mehr auf die wirtschaftliche Wiederherstellung Deutschlands. Es handelte sich nicht nur um Deutschland, sondern die Handelspartnerschaft mit Deutschland wurde auch als dringend für die Wiederherstellung der westeuropäischen Wirtschaften allgemein empfunden. Die westlichen Besatzungszonen bzw. die Bundesrepublik Deutschland wurden in die Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) und danach auch in andere westliche wirtschaftliche Organisationen aufgenommen. Mit dem westdeutschen „Wirtschaftswunder“ stieg der Handel der westeuropäischen Länder mit der Bundesrepublik rasch an, und die zentrale Rolle Deutschlands im westeuropäischen Handelsnetz wurde wiederhergestellt. Besonders durch den Umstand der Nicht-Konvertierbarkeit der westeuropäischen Währungen in bezug auf den Dollar bis 1958/1959 wurde Westdeutschland eine wichtige alternative Anschaffungsquelle für Maschinen und viele andere Investitionsgüter. Die Einfuhr aus Deutschland ersetzte Dollarimporte im Rahmen der „weichen“ Währungen der Europäischen Zahlungsunion.³

Die Wiederherstellung der finnisch-deutschen Handelsbeziehungen folgt dem allgemeinen westeuropäischen Muster. Die finnische Außenhandelsstatistik gibt bescheidene Importströme aus Deutschland schon ab 1945 an, eigentlich aber wurde der finnisch-deutsche Handel erst ab 1947 allmählich wiederbelebt, anfänglich in geringem Umfang. Das erste Zahlungsabkommen mit den sowjetischen Besatzungsbehörden wurde im Juli 1947 und mit den britisch-amerikanischen Besatzungsbehörden (Bizone) im September 1947 abgeschlossen.⁴ Diese Handelsbeziehungen wurden zeitlich befristet fortgesetzt, ab 1949 mit den Militärverwaltungen der Trizone,⁵ ab 1951 mit der Regierung der DDR⁶ und ab 1952 mit der Regierung der Bundesrepublik.⁷

Wegen außenpolitischer Komplikationen gehörte Finnland weder zur Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit, die den größten Teil der Importregulierungen nach 1949 abgeschafft hatte, noch zur Europäischen Zahlungsunion (1950–58), die gegenseitige Transferierbarkeit der westeuropäischen Währungen vor der allgemeinen Rückkehr zur Konvertierbarkeit der westeuropäischen Währungen in bezug auf den Dollar ab Dezember 1958/Januar 1959 durchgesetzt hatte. Deshalb verblieben die Handelsbeziehungen auch mit der Bundesrepublik bis 1955/1957 auf bilateraler Basis. Die komplizierten Handelsverfahren der bilateralen Phase werden in den Erinnerungen von Herrn Russegger und Kommerzienrat Eric Bargum sowie im Referat von Erik von Knorre lebhaft veranschaulicht. Im Prinzip wurden die finnisch-westdeutschen Handelsbeziehungen auf bilateraler Basis bis zur Abschaffung der Importregulierungen im Herbst 1957 abgewickelt, mit Clearing-Saldos und zeitlich befristeten, gewöhnlich jährlichen Warenaustauschprotokollen. Das finnisch-westdeutsche Clearing wurde ursprünglich nach der gewöhnlichen internationalen Praxis in US-Dollars durchgeführt, seit 1952 in D-Mark und US-Dollars gegenseitig.⁸ Während der Phase des bilateralen Handels war Finnland Westdeutschland gegenüber andauernd verschuldet.⁹ Die Bundesrepublik gehörte aber zu den Vorläufern der Zahlungsliberalisierung, und auch Finnland schloß schon im September 1954 mit ihr ein neues Zahlungsabkommen ab, das Trans-

ferierbarkeit der Exporterträge im westeuropäischen Wirtschaftsgebiet vorsah,¹⁰ und seit 1955 wurden die Ein- und Ausfuhrquoten mit den meisten westeuropäischen Ländern, u. a. mit der Bundesrepublik, nur indikativ festgestellt.¹¹

Der Handel zwischen Finnland und der DDR wurde im Prinzip bis 1990 auf bilateraler Basis abgewickelt. Zu Beginn handelte es sich um kurzfristige Warenaustausch- und Zahlungsabkommen, gewöhnlich für jeweils ein Jahr. Wie im Referat von Manfred Menger erwähnt, tendierte die DDR in den 50er Jahren im Rahmen des Clearing-Saldos dazu, sich Finnland gegenüber zu verschulden. Im Jahr 1959 wurde ein langfristiges Zahlungsabkommen getroffen.¹² Das langfristige Handelsabkommen von 1973 seinerseits bedeutete gegenseitige Beseitigung der Außenhandelsregulierungen,¹³ wengleich sich dies in erster Linie auf Finn-

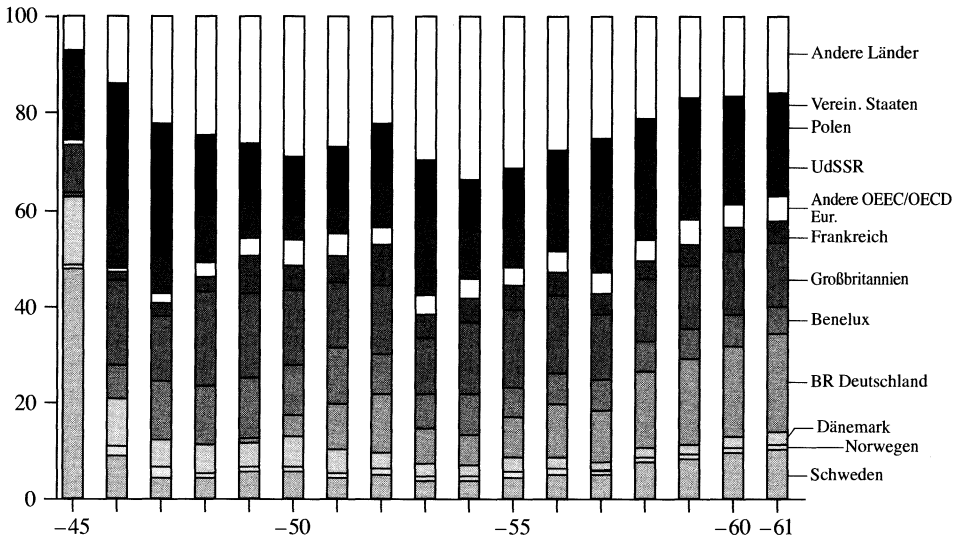


Quelle: SVTIA: Ulkomaankauppa – FOS IA: Utrikeshandel 1945–1961

Tab. 2 Verteilung der finnischen Ausfuhr nach Verbrauchsländern 1945–1961

land bezog, während die zentralisierte staatliche Kontrolle des Außenhandels in der DDR beibehalten wurde.

Die Revision des Zahlungsabkommens von 1959 im Jahr 1977 ermöglichte es, daß auch die finnischen Geschäftsbanken am komplementären Zahlungsverkehr mit konvertiblen Währungen teilnehmen konnten.¹⁴ Als Clearing-Währung wurde der US-Dollar im Jahre 1983 durch die finnische Markka ersetzt.¹⁵ Die diplomatische Gleichbehandlung der beiden deutschen Staaten durch Finnland folgte mehr dem sowjetischen und östlichen als dem westlichen Gesichtspunkt. Die finnische Neutralitätslinie kam u. a. darin zum Ausdruck, daß Finnland sich enthielt – solange die Hallstein-Doktrin in der westdeutschen Außenpolitik gültig war – einen der zwei deutschen Staaten diplomatisch anzuerkennen. So unterhielt Finnland in der Bundesrepublik Deutschland und in der DDR und diese ihrerseits in Finnland bis 1973 sog. Handelsvertretungen, eine Sonderkategorie diplomatischer Vertretung. Die diplomatische Nicht-Anerkennung war aber eine Formalität, die die Entwicklung der finnisch-deutschen Beziehungen in keiner Weise gehemmt hat.



Quelle: SVTIA: Ulkomaankauppa – FOS IA: Utrikeshandel 1945–1961

Tab. 3 Verteilung der finnischen Einfuhr nach Ursprungsländern 1945–1961

Finnland begann schon 1948, in erster Linie mit Rücksicht auf Exportmöglichkeiten für Produkte der Holzverarbeitenden Industrie, die Konsularvertretung in Deutschland wiederherzustellen. Im Januar 1948 wurde das finnische Konsulat in Frankfurt am Main, dem damaligen Zentrum der westdeutschen Wirtschaftsverwaltung, errichtet und im Oktober 1948 eine finnische Handelsvertretung in Ost-Berlin. 1951 wurde das Frankfurter Konsulat nach Köln, in die Nähe des Regierungssitzes der neuen Bundesrepublik umgesiedelt. Das Kölner Konsulat wurde 1952 analog mit der Berliner Vertretung in *Handelsvertretung der Republik Finnland* umbenannt. Entsprechende Handelsvertretungen unterhielten die Bundesrepublik und die DDR in Helsinki seit 1953. Nach Bonn zog die finnische Handelsvertretung erst im Jahre 1968.

Die finnische Konsularvertretung in Westdeutschland wurde ausgebaut. Nach der Umsiedlung des Konsulats nach Köln 1951 setzte in Frankfurt bis 1957 ein Exportbüro der finnischen Holzverarbeitenden Industrie die Arbeit fort. Eine Zweigstelle der Handelsvertretung wurde 1954 in Hamburg errichtet, in Frankfurt aufs neue 1957. Außerdem wurden finnische Konsularvertretungen auch in München (1983) und in West-Berlin (1988) unterhalten.¹⁶

Finnland wurde im Februar 1948 Mitglied des Internationalen Währungsfonds (IMF) und der Weltbank (IBRD), nachdem der Pariser Friedensvertrag in Kraft getreten war, und Vertragspartner des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) während der ANNECY-Runde von 1949 (in Kraft 1950). Der Anschluß der Bundesrepublik Deutschland an das GATT fand während der Torquay-Runde von 1950-51 statt (in Kraft Oktober 1951) und an den IMF und an die Weltbank 1952. Als GATT-Partner haben sich Finnland und die BRD gegenseitig die Meistbegünstigungsbehandlung gewährleistet. Auf dem Gebiet der Handelspolitik kam die Gleichbehandlung der beiden deutschen Staaten seitens Finnlands vorerst dadurch zum Ausdruck, daß die allgemeine Zollmeistbegünstigung u. a. auch den Importen aus der DDR gewährt wurde.

Tafel 1. Anteil von Maschinen und Verkehrsmitteln*) an der finnischen Einfuhr aus der Bundesrepublik Deutschland und an der finnischen Gesamteinfuhr in den Jahren 1949–1961, % (Einfuhr nach Ursprungsland).

	% der Einfuhr aus der BRD	% der Gesamt- einfuhr
1949	25,3	18,1
1950	31,3	17,2
1951	32,0	17,0
1952	41,3	23,2
1953	59,6	23,1
1954	47,2	22,6
1955	47,8	23,0
1956	46,6	25,6
1957	45,6	22,6
1958	47,1	26,3
1959	50,9	30,9
1960	51,1	33,3
1961	52,9	34,0

*) Für 1949-V/1960 die Gruppen des finnischen Zolltarifs von 1938 (mit späteren Modifikationen): 72: Höyrykattilat, koneet ja mekaaniset laitteet ...; 73: Sähkökoneet, -laitteet ja -tarvikkeet ...; 74: Rauta- ja raitiotien liikkuva kalusto; 75: Automoobiilit; moottori- ja polkupyörät; muut kuljetus- ja ajoneuvot; 76: Ilma- ja vesialukset; Für VV1960–1961 die Gruppen des finnischen Zolltarifs von 1960: 84: Höyrykattilat, koneet ja mekaaniset laitteet ...; 85: Sähkökoneet, -laitteet ja -tarvikkeet ...; 86: Rautatien ja raitiotien veturit ja liikkuva kalusto ...; 87: Ajoneuvot, muut ...; 88: Ilma-alukset ...; 89: Alukset, veneet ...

Quelle: Suomen virallinen tilasto IA: Ulkomaankauppa - Finlands officiella statistik IA: Utrikeshandel 1949–1961.

Tafel 2. Verteilung nach Warengruppen der Ausfuhr Finnlands in die Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1954, 1958, 1960 und 1961, in %.

	1954	1958	1960	1961
Rohholz	19,6	14,7	10,1	11,1
Sägewaren	24,4	15,1	20,7	18,7
Furnier, Sperrholz u. a.	2,8	3,6	2,2	2,2
<i>Holz und Holzindustrie insgesamt</i>	<i>46,8</i>	<i>33,4</i>	<i>33,0</i>	<i>32,0</i>
Papiermasse	16,9	13,3	11,0	10,9
Papier, Pappe u. a.	28,1	33,9	36,5	40,9
<i>Papierindustrie insgesamt</i>	<i>45,0</i>	<i>47,2</i>	<i>47,5</i>	<i>51,8</i>
Forstsektor insgesamt	91,8	80,6	80,5	83,8
Molkereiprodukte, Eier u. a.	0,4	6,4	5,2	4,4
Anderes	7,8	13,0	14,3	11,8
Andere Ausfuhr insgesamt	8,2	19,4	19,5	16,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Suomen virallinen tilasto IA: Ulkomaankauppa - Finlands officiella statistik IA: Utrikeshandel 1954, 1958, 1960, 1961.

Ausmaß und Inhalt des finnisch-deutschen Handels

Auch für Finnland wurde die Bundesrepublik Deutschland eine Quelle notwendiger Importwaren, aber ebenso ein wichtiger Absatzmarkt. Während der Besatzungsverwaltung Deutschlands verteilte sich der bescheidene Handelsaustausch recht gleichmäßig auf die beiden Teile Deutschlands. Parallel mit dem westdeutschen Wirtschaftswunder begann aber der Handel mit der Bundesrepublik kraftvoll zu wachsen. Der Anteil der Bundesrepublik am finnischen Außenhandel nahm bis 1961 zu, wodurch die traditionelle Position Deutschlands im finnischen Außenhandel wiederhergestellt wurde. Wie im Referat von Bernd Fischer angedeutet, wuchs auch der Handel Deutschlands mit Finnland in den 50er Jahren sogar rascher als der Außenhandel Deutschlands im allgemeinen.¹⁷ Im Jahre 1961 war der Anteil der Bundesrepublik an der finnischen Einfuhr nach dem Zweiten Weltkrieg am höchsten: 21 % der Gesamteinfuhr. Traditionsgemäß gestaltete sich der Handel mit Deutschland wieder nachdrücklich importbetont (Tab. 2–3). Wie im Beitrag von Manfred Menger erwähnt, gestaltete sich auch der Handel mit der DDR verhältnismäßig günstig in den 50er Jahren, stagnierte aber danach.

Die finnische Einfuhr aus der Bundesrepublik bestand in hohem Maße aus Maschinen, Transportmitteln und allgemein aus Investitionsgütern, aber auch industrielle Halbfabrikate spielten eine wichtige Rolle. Die finnische Ausfuhr dagegen bestand traditionsgemäß vorwiegend aus Erzeugnissen der Holzverarbeitenden Industrie und zwar mit ziemlich niedrigem Veredelungsgrad. Der Anteil der Maschinen und Transportmittel stieg bald nach der Wiederherstellung der Handelsbeziehungen auf etwa die Hälfte der finnischen Einfuhr aus der Bundesrepublik. Tafel 1 vergleicht den Anteil der Maschinengruppe an der Einfuhr aus der Bundesrepublik bzw. an der Gesamteinfuhr Finnlands in den Jahren 1949–1961. Tafel 2 wiederum gibt den Anteil der wichtigsten finnischen Exportwaren in die Bundesrepublik an. (Siehe auch den Beitrag von Peter A. Fischer.)

Sowohl die Außenhandelspolitik Finnlands als auch die der Bundesrepublik begünstigte den Handelsaufschwung. Zwar betrieb Finnland eine augenfällig protektionistische Politik, das deutsche Exportangebot aber bestand aus Artikeln, d. h. aus hochrangigen Investitionsgütern, deren Einfuhr auch im Rahmen des Protektionismus bevorzugt wurde. Die Bundesrepublik seinerseits betrieb eine relativ liberale Handelspolitik. Z. B. waren die wichtigsten Exportartikel Finnlands auf den deutschen Freilisten im Rahmen der OEEC-Handelsliberalisierung,¹⁸ während in Finnland weiterhin noch allumfassende Importregelungen bestanden. Von besonderer Bedeutung waren die konjunkturpolitischen „zeitweiligen“ Zollsenkungen ab Mitte der 50er Jahre.¹⁹ Die GATT-Verhandlungsunterlagen im finnischen Außenministerium von der Torquay-Runde (1950–51) bis zur Dillon-Runde (1961–62) bestätigen die relativ entgegenkommende Einstellung der deutschen Delegation gegenüber den finnischen Wünschen. Jedenfalls war die Verhandlungslinie der Bundesrepublik erheblich großzügiger als die des wichtigsten Exportlandes Großbritannien. Wenn das erstgenannte Land besonders seit Mitte der 50er Jahre damit beschäftigt war, eigene Exportüberschüsse zu mäßigen, war das letztere vor allem darum bemüht, eigene Devisenreserve durch protektionistische Maßnahmen zu schützen. Das britische Exportangebot bestand in hohem Maße aus Artikeln, deren Herstellung auch Finnland zu schützen suchte (z. B. Textilien).²⁰

Auswirkungen der Entstehung der EWG und der EFTA auf den finnisch-deutschen Handel

Wegen seiner empfindlichen außenpolitischen Lage nahm Finnland nicht an den Verhandlungen von 1956 bis 1958 über die geplante (west-)europäische Freihandelszone, besser bekannt als Maudling-Runde (1957–58), teil. Finnland konnte schließlich 1961 ein Sonderabkommen mit der EFTA treffen und wurde damit am EFTA-Freihandel mit Industriegütern teilhaft. Die Gründung der EWG als eine geschlossene Wirtschaftsgemeinschaft war aber aus finnischer und aus allgemein nordischer Sicht eine nachteilige Entwicklung. Während sich die Exportbedingungen bezüglich der nordischen Nachbarländer und des wichtigen britischen Ex-

portmarkts verbesserten, wurde die finnische Ausfuhr nach Kontinentaleuropa vorerst benachteiligt.

Für die finnische Ausfuhr waren die Bundesrepublik und die Benelux-Länder die zwei wichtigsten Zollgebiete, die durch die Zollunion der EWG ersetzt wurden. Sie waren auch bekannt als Länder niedriger Zollsätze. Die Bestimmung des EWG-Gesamttarifs als Durchschnittssatz der zwei Niedrigzollgebiete und der zwei Hochzollgebiete hat logischerweise die effektiven Zollsätze im allgemeinen erhöht.

Die Wirkungen auf die finnischen Exporte waren aber nicht linear von der Ausgangssituation her abzuleiten. Trotz der relativ liberalen Handelspolitik wandte auch die Bundesrepublik Schutzzölle gegen potentielle nordische Exporte an. Im deutschen Zolltarif (1958) können als solche Posten mit relativ hohem „zeitweiligem“ (d. h. faktischem) Zollsatz erwähnt werden: Holzkohle (19 %), Holzwolle und Holzmehl (21 %), Holz furnier (15 %), Sperrholz (10–15 %), sogenanntes Kunstholz (Spanplatte u. a.) (15 %), Verpackungsmittel aus Holz (12–19 %), gewellte Pappe (21 %), Tüten, Schachteln u. dgl. aus behandeltem Papier oder behandelter Pappe (21 %) und anderem Papier (19 %) bzw. anderer Pappe (15 %). Die „tarifmäßigen“ Zollsätze wären noch höher gewesen. Im allgemeinen ist ein Schutzzoll von 20 % oder mehr des Importwertes für die Konkurrenz seitens ausländischer veredelnder Industrien als prohibitiv zu betrachten. Die Schutzmaßnahmen der Handelspartner zugunsten einheimischer veredelnder Industrien waren auch die wichtigste Ursache dafür, daß sich die finnische Ausfuhr im Zeitalter des allgemeinen Protektionismus auf nur wenig veredelte Waren konzentrierte. Tafel 3 gibt einen Vergleich zwischen dem westdeutschen Zolltarif, wie er bis zum Gesamttarif gültig war, und dem EWG-Gesamttarif für einige wichtige bzw. potentiell wichtige finnische Exportartikel. Man muß aber beachten, daß nur ein Teil der Zollbezeichnungen direkt vergleichbar ist, denn trotz der gemeinsamen Brüsselnomenklatur stimmen die Grenzen einzelner Positionen nur selten überein.

Rundholz und Sägewaren blieben nach wie vor zollfrei. Im allgemeinen waren aber die Schutzzölle im EWG-Gesamttarif auch in bezug auf Produkte der Holzverarbeitenden Industrie höher als im deutschen oder im Benelux-Tarif. Bei den meisten Posten waren die Zoll erhöhungen jedoch ziemlich gemäßigt, und bei einigen Waren wurden sie sogar herabgesetzt. Im allgemeinen aber wurden die Zollsätze für die wichtigsten Halbfabrikate deutlich erhöht: für Holz furnier von 3 % auf 10 %, für ungebleichten Zellstoff von zollfrei auf 6 %, für Zeitungsdruckpapier von zollfrei auf 7 % und für Zeitschriftendruckpapier nunmehr auf 16 %. Nach Berechnungen im GATT bedeutete der Gesamttarif für die Zusammensetzung der finnischen Exporte in die EWG-Länder eine Erhöhung der durchschnittlichen Zollsätze um 49 %.²¹

Während der Verhandlungsrunde von 1960 bis 1961 und der Dillon-Runde des GATT (1961–62) betrieb die EWG eine augenfällig restriktive zollpolitische Linie. Besonders protektionistisch war die EWG-Verhandlungslinie in bezug auf Papierzölle, und die Verhandlungen der Dillon-Runde scheiterten ohne Resultat. Die deutschen und holländischen Delegationsmitglieder ließen die Skandinavier verstehen, daß die Franzosen und Italiener hinter dieser Politik standen.²²

Entweder als Folge der handelspolitischen Situation oder einer gleichzeitigen Entwicklung aus anderen Gründen stagnierte unmittelbar das Handelsvolumen zwischen Finnland und der Bundesrepublik von 1961 bis Ende der 60er Jahre. Der prozentuale Anteil der Bundesrepublik am finnischen Außenhandel für die Exporte sank bis Mitte der 70er Jahre und für die Importe bis Anfang der 80er Jahre.

Die Zusammensetzung des Handelsaustausches entwickelte sich aber entgegen der Erwartungen, wie sie z. B. die Theorie des internationalen Handels voraussieht. Die finnischen Exporte in die Bundesrepublik waren in den 60er Jahren von einer Entwicklung geprägt, bei der der Anteil der Rohstoffe (Klasse SITC 2 des internationalen Warenverzeichnisses für Außenhandel) sank, während die Anteile der Halbfabrikate (SITC 6) und Fertigwaren (SITC 7–8) entsprechend stiegen. Die Zusammensetzung finnischer Importe aus der Bundesrepublik dagegen blieb ohne wesentliche Veränderungen. Dies weist vorerst darauf hin, daß die Entwicklung des Außenhandels zu einem hohen Grad, vielleicht vorwiegend, von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung bestimmt wird und nicht nur von der staatlichen Politik gelenkt ist.²³

Tafel 3. Zollvergleiche zwischen einigen Posten des Deutschen Zolltarifs 1958 und des EWG-Gesamttarifs (1960)

Tarifnummer		Deutscher Zolltarif	EWG-Tarif
<i>Kapitel 44:</i>			
<i>Holz, Holzkohle und Holzwaren</i>			
44.03	Rohholz, auch entrindet oder nur grob zugerichtet	hauptsächlich frei	hauptsächlich frei
44.04	Holz, vierseitig oder zweiseitig grob zugerichtet	frei	hauptsächlich frei
44.05	Holz, in der Längsrichtung gesägt	hauptsächlich frei	hauptsächlich frei
44.07	Bahnschwellen aus Holz: – imprägniert – andere	12 % frei	10 % 8 %
44.14	Holzfuurniere	3 %	10 %
44.15	Sperrholz u. a.	15 %	15 %
44.18	Sogenanntes Kunstholz (Spanplatte u. a.)	15 %	13 %
44.21	Verpackungsmittel aus Holz: – aus Sperrholz u. dgl. – Kistenzuschnitte u. a.	15 % 12 %	17 % 13 %
44.23	Holzhäuser u. a. Fenster und Türen Parkettafeln	12½ % 12½ % 10 %	14 % 14 % 14 %
<i>Kapitel 47:</i>			
<i>Ausgangsstoffe für die Papierherstellung</i>			
47.01	Holzschliff Zellstoff: – ungebleicht – gebleicht – zur Herstellung von künstlichen Spinnstoffen	7 % hauptsächlich frei hauptsächlich 6 % 4 %	6 % 6 % 6 % frei
<i>Kapitel 48:</i>			
<i>Papier und Pappe</i>			
<i>I. in Rollen oder Bogen</i>			
48.01	Zeitungsdruckpapier Papier für periodische Druckschriften Kraftpapier und Kraftpappe – zum Herstellen von Papiergarnen – andere	frei frei 13 %	7 % 16 % 6 % 18 %
<i>II. zu einem bestimmten Zweck zugeschnitten</i>			
48.10	Zigarettenpapier, zugeschnitten	13 %	15 %

Quellen: Bundesgesetzblatt 1957, T. 1., Nr. 53; Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften, Januar 1961

Schlußfolgerung:

Zur Bedeutung der finnisch-deutschen Handelsbeziehungen

Der umfassende internationale Handel ist eine der Voraussetzungen für das enorme Wirtschaftswachstum gewesen, das die Entwicklung der Industriegesellschaften vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart geprägt hat. Die Logistik der Seetransporte im Ostseeraum und die zentrale Rolle Deutschlands in der europäischen Wirtschaft im 20. Jahrhundert haben die Bedeutung der finnisch-deutschen Handelsbeziehungen betont. Für Finnland wurde Deutschland ab Ende des 19. Jahrhunderts meist die wichtigste Importquelle besonders für Investitionsgüter und zum zweitwichtigsten Absatzmarkt nach Großbritannien für die finnischen Produkte der Holzverarbeitenden Industrie.

Im Zeitalter des Protektionismus, d. h. bis zur Entstehung des westeuropäischen Binnenmarkts in den 70er Jahren dieses Jahrhunderts, gründete sich der finnisch-deutsche Handel vorwiegend auf das Prinzip der komparativen Vorteile. Typische finnische Exportwaren waren Produkte der Holzverarbeitenden Industrie, und typische Importwaren waren Maschinen und Transportmittel, im allgemeinen Investitionsgüter, aber auch industrielle Halbfabrikate.

Nach dem Zusammenbruch des Handelsaustausches als Folge des Zweiten Weltkrieges wurden die engen Handelsbeziehungen zwischen Finnland und der Bundesrepublik Deutschland in den 50er Jahren wiederhergestellt. Der finnisch-deutsche Handel wuchs unaufhörlich bis zum Jahr 1961. Danach aber stagnierten die Handelsvolumen bis Ende der 60er Jahre, offenbar als Folge der handelspolitischen Zweiteilung Westeuropas. Die neuen Liberalisierungstendenzen im Welthandel, die Kennedy-Runde des GATT 1964–67, das Freihandelsabkommen zwischen Finnland und den Europäischen Gemeinschaften 1973, die Tokio-Runde des GATT 1973–79 usw. bis zur heutigen Lage mit dem westeuropäischen Binnenmarkt, wirkten sich aber bald auch auf den finnisch-deutschen Handel aus.

Die Merkmale des Binnenmarkts haben sich in den finnisch-deutschen Handelsbeziehungen allmählich entwickelt. Die 50er Jahre waren noch Zeitalter des traditionellen Handelsmodells. Aber schon in den 60er Jahren hat sich der Veredelungsgrad der finnischen Exporte in die Bundesrepublik deutlich erhöht, trotz der ungünstigen handelspolitischen Lage. Dies deutet an, daß die Wirtschaftsentwicklung nur teilweise von der Politik abhängt. Seither hat sich – unter den Bedingungen des Freihandels – diese Entwicklungstendenz verstärkt. Während der 80er Jahre wuchs der Anteil von Maschinenbau und Metallindustrieprodukte in den finnischen Exporten nach Deutschland erheblich. Bei den finnischen Exporten nach Deutschland ist der Anteil des Papiers und bei den deutschen Exporten nach Finnland der Anteil von Maschinen, Transportmitteln u. dgl. relativ stabil gewesen. (Siehe auch die Referate von Bernd Fischer und Peter A. Fischer.)²⁴ ■

Anmerkungen

- ¹ Ausfuhr- bzw. Einfuhrland wurden in der finnischen Außenhandelsstatistik in 1856–1919 nach dem ersten Lösch- bzw. dem letzten Ladeort bestimmt. Seit 1919 wurde dies durch das Verkaufs- bzw. Einkaufsland ersetzt. Seit 1935 gibt die finnische Außenhandelsstatistik auch das Verbrauchs-/Bestimmungsland bzw. Ursprungsland an. Pihkala Erkki: *Ulkomaankauppatilastot*, in: *Tutkijan tilastolliset tiedonlähteet*, Hrsg. Marjatta Hietala & Kari Myllys, Espoo 1982.
- ² Siehe Pihlaja Erkki: *Suomen ulkomaankauppa 1860–1917*, in: *Suomen Pankin Taloustieteellisen Tutkimuslaitoksen julkaisuja, Kasvututkimuksia II*, Helsinki 1969, S. 47–54. Oksanen, Heikki & Pihkala, Erkki: *Suomen ulkomaankauppa 1917–1949*, in: *Suomen Pankin julkaisuja, Kasvututkimuksia IV*, Helsinki 1975, S. 13–23.
- ³ Milward, Alan S.: *The European Rescue of the Nation-State*, London (Routledge) 1992, S. 154, 155.
- ⁴ *Suomen asetuskoelman sopimussarja. Ulkovaltojen kanssa tehdyt sopimukset – Finlands författningssamlings fördragserie. Överenskommelser med främmande makter 17/25. 7. 1947; a. a. O. 21/1947.*
- ⁵ a. a. O. ... 9/16. 3. 1949
- ⁶ a. a. O. ... 20/19. 7. 1951
- ⁷ a. a. O. ... 6/16. 4. 1952

- ⁸ Vgl. Bäckman, Ole: Sidotusta maksuliikkeestä Suomen ulkomaankaupassa, Suomen Pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja B: 14, 1954, S. 28–30.
- ⁹ S. Ulkoasiainministeriön taloudellisia tiedoituksia 3/1953; ... 11/1953.
- ¹⁰ Text wie Anm. 4, 27/17. 9. 1954
- ¹¹ Ulkoasiainministeriön taloudellisia tiedoituksia N:o 8/1955.
- ¹² Wie Anm. 4, 33/1959
- ¹³ a. a. O. ... 16/1973
- ¹⁴ Wie Anm. 4, 70/1977 (Briefwechsel).
- ¹⁵ Suomen säädöskokoelman sopimussarja. Ulkovaltain kanssa tehdyt sopimukset - Finlands författningssamlings fördragsserie. Överenskommelser med främmande makter 44/1983 (Briefwechsel).
- ¹⁶ Väänänen, Yrjö: Finlandia – Bonn, Veröffentlichungen der Stiftung zur Förderung deutscher Kultur 7, Helsinki-München 1996, S. 15–21; Paavonen, Tapani: Finnisch-deutsche Handelsbeziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg, Universität Turku. Politische Geschichte, Publikationen C:41, Turku 1993, S. 10–13.
- ¹⁷ Ganz deutlich geht dies hervor aus der deutschen Außenhandelsstatistik in bezug auf die deutschen Importe aus Finnland während der Korea-Konjunktur und danach in bezug auf die deutschen Exporte nach Finnland. In anderer Hinsicht glich die Entwicklung mehr der allgemeinen Entwicklung des deutschen Außenhandels.
- ¹⁸ Ulkoasiainministeriön taloudellisia tiedoituksia 3/1953.
- ¹⁹ Siehe Bellers, Jürgen: Außenwirtschaftspolitik der Bundesrepublik Deutschland 1949–1989, Münster 1989, S. 87–95, 165.
- ²⁰ Für eine Darstellung der westdeutschen bzw. der britischen außenhandelspolitischen Zielsetzungen in den 50er Jahren, siehe z. B. Bellers: Op. cit.; Milward, Alan S. & Brennan, George: Britain's Place in the World. A historical enquiry into import controls, 1945–60, London (Routledge) 1996.
- ²¹ Contracting Parties. Eighteenth session. Report of the Tariff Negotiations Committee on the examination of the common tariff of the European Economic Community under article IV:5(a), 16 May 1961.
- ²² GATT-Korrespondenz zwischen der Delegation Finnlands und dem finnischen Außenministerium 1960–1962. Archiv des finnischen Außenministeriums.
- ²³ S. Suomen virallinen tilasto IA: Ulkomaankauppa – Finlands officiella statistik IA: Utrikeshandel.
- ²⁴ Ebda.

Das Bild der finnischen Wirtschaft in den Jahren 1956–1962

Erkki Teräväinen

Fil. lic., geb. 1958 in Ilomantsi. Studium der Geschichte/Universität Helsinki. Freier Journalist und Forscher. 1992–94 Gastforscher der Finn. Akademie am Institut für Geschichte Ost- und Südosteuropas/Universität München. Seit 1995 Research Fellow am Historischen Institut/Universität Helsinki.



In diesem Beitrag werden die deutsch-finnischen Handelsbeziehungen und die finnische Wirtschaft in der westdeutschen Tagespresse während der ersten Präsidentschaft Urho Kekkonens betrachtet. In dieser Zeit geschahen in der finnischen Wirtschaft bemerkenswerte Veränderungen. Der Beitritt zum Nordischen Rat und in die Vereinten Nationen sowie das Bestreben der finnischen Wirtschaft, sich mehr den westlichen Handelsorganisationen zu nähern, veränderten die internationale Lage Finnlands.

Die Jahre 1957 bis 1962 bildeten im finnischen Außenhandel eine wichtige Aufbruchperiode. Daß Finnland den Außenhandel liberalisierte und im Herbst 1957 die Finnmark devalvierte, hatte eine weitreichende Wirkung auf die weitere Entwicklung des finnischen Außenhandels. Entscheidend war jedoch das Entstehen der Finn-EFTA-Vereinbarung im Jahre 1961. Danach verringerte sich der Anteil des Außenhandels mit den osteuropäischen Ländern, und gleichzeitig wuchs der westliche Anteil. Dies gefiel Moskau natürlich nicht, aber andererseits auch u. a. London nicht, denn Ende der 50er Jahre wuchs die Bedeutung der Bundesrepublik Deutschland als finnischer Handelspartner beträchtlich. Die Briten bemühten sich, ihre Handelsbeziehungen mit Finnland zu stärken. Die Lage Finnlands als eine kleine Handelsnation – auch hier zwischen Ost und West – war einzig in ihrer Art.¹

Die äußerst schlechte wirtschaftspolitische Lage in Finnland Ende der 50er Jahre wirkte sich auch auf den Außenhandel aus. Ausreichend große industrielle Investitionen waren nicht möglich, die aber insbesondere der ohnehin mit einem niedrigen Lebensstandard ausgestatteten Norden des Landes bitter gebraucht hätte. Finnland mußte Weltbank-Kredite aufnehmen. Auch der westlichen Presse blieb nicht verborgen, daß Finnland zu einem bestimmten Zeitpunkt das viertgrößte Schuldnerland der Weltbank war. Es war also nicht besonders einfach für Finnland, zu einem westlichen – d. h. zu einem skandinavischen – Wohlfahrtsstaat zu avancieren, obwohl das Land bereits eine starke Forstindustrie hatte, und eine durch die zu bezahlenden Kriegsschadensreparationen entwickelte und immer weiter wachsende Metallindustrie besaß.²

Nicht nur innen- und außenpolitisch, sondern auch wirtschaftlich war diese Periode der Geschichte Finnlands sehr interessant.

Die Anzahl der wirtschaftlichen Artikel in der FAZ

Was schrieb die führende deutsche Tagespresse über die finnische Wirtschaft? Waren die Handelsbeziehungen zwischen Finnland und der Bundesrepublik von Interesse? Hier werden die vier bedeutenden Zeitungen betrachtet: die *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, die *Frank-*

furter Rundschau, die Süddeutsche Zeitung und Die Welt – alle bekannte Veröffentlichungen. Unter besonderer Betrachtung stehen hier die Wirtschaftsartikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung.

Bei den Artikeln, die wirtschaftliche Fragen behandeln, fällt folgendes auf: Kleine Wirtschaftsnachrichten sind über die Nachrichtenagenturen vermittelt worden, und größere Artikel sind entweder von den jeweiligen Auslandskorrespondenten – kein einziger von diesen arbeitete von Helsinki aus, sondern lebte entweder in Stockholm oder in Kopenhagen – oder von einem führenden Redakteur der Standortredaktion, der aus diesem oder jenem Grund in Finnland zu Besuch gewesen war, geschrieben worden.

Wie im Fall der Frankfurter Allgemeinen haben die Zeitungen nur wenige Mitarbeiter, die Finnland gut gekannt haben. Das bedeutete, daß die Korrespondenten, die Experten in Finnland-Fragen waren, eine bedeutende Rolle in der Informationsvermittlung bekamen. Der größte Teil von ihnen hatte sich tiefgehend mit finnischen Fragen beschäftigt. Die Frankfurter Allgemeine hatte ihren Skandinavien-Korrespondenten in Stockholm; Alfred Zänker. Er besaß gute Kenntnisse und lange Erfahrungen über die skandinavischen Ereignisse.³

Aber die Journalisten der Nachrichtenagenturen waren sehr häufig Finnen. Deshalb finden wir in dem gesamten Artikelmaterial in keinem sehr umfangreichen Maße falsche Informationen.⁴

Tabelle 1. Die Anzahl der Finnland-Artikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ), der Frankfurter Rundschau (FR), der Süddeutschen Zeitung (SZ) und in der Welt (DW) vom 1. 9. 1956 bis 28. 2. 1962

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
FAZ	81	285	302	239	254	276	345	57	1839
FR	41	82	94	82	88	99	111	15	612
SZ	14	83	93	55	60	134	89	21	549
DW	22	51	72	57	55	49	159	28	493
	158	501	561	433	457	558	704	121	3493

Die Tabelle 1 zeigt die Gesamtzahl der Finnland-Artikel der vier Zeitungen. Das Volumen der Berichterstattung entsprach politischen und wirtschaftlichen Ereignissen, die auch für Finnland von Bedeutung gewesen waren. Meistens war es wesentlich, auf welche Art Finnland in die Aktivität der Westpolitik Moskaus eingebunden war; z. B. die Rückgabe des Militärstützpunktes Porkkala (1955/1956), die Nachtfrost-Periode (1958/1959), die Mitgliedschaftsverhandlungen zur EFTA (1959–1961) und die Notenkrise (1961). Finnland – zwischen Ost und West – wurde in viele großpolitische Ereignisse hineingezogen. Fast nie war Finnland selbst ein aktiver Auslöser. Die EFTA-Frage war in dieser Hinsicht eine Ausnahme. Das Interesse der Zeitungen an Finnland kann als umfangreich gelten.

Tabelle 2. Die Anzahl der Finnland-Artikel über Politik(u)-, Nachrichten ohne Politik(d)-, Wirtschaft(w)- und Feuilleton(f) vom 1. 9. 1955 bis 28. 2. 1962.

	FAZ	FR	SZ	DW	
u	555	416	305	446	1722
d	173	101	36	29	339
w	186	85	76	21	368
f	59	5	13	11	88
	973	607	430	507	2517

Wie die Tabelle 2 zeigt, gab es eigentlich nicht sehr viele Artikel über rein wirtschaftliche Nachrichten. Auf den Wirtschaftsseiten der Zeitungen kam Finnland etwa 1 – 2 Mal im Monat vor. Die *Frankfurter Allgemeine* war noch deutlich am interessantesten. Gemessen an den Finnland betreffenden politischen Artikeln gab es recht wenig reine wirtschaftliche Artikel, aber wenn wir die Wirtschaftsartikel mit denen über die finnische Kultur oder Wissenschaft (Feuilleton) vergleichen, sieht das Verhältnis wieder anders aus.

Wie erwähnt ist das Hauptforschungsobjekt hier die *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. Die zeitliche Streuung der Wirtschaftsartikel dieser Zeitung spiegelt das allgemeine Interesse der deutschen Tagespresse an den wirtschaftlichen Ereignissen Finnlands wieder (Tabelle 3).

Tabelle 3. Die monatliche Streuung der wirtschaftlichen Artikel der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* vom September 1955 bis zum Februar 1962.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1955									3	4	1	6	14
1956	4	2	1	3	3	-	4	-	4	3	2	5	31
1957	2	1	5	7	1	1	1	2	5	2	3	-	30
1958	1	-	2	-	1	-	-	2	1	2	7	8	24
1959	6	2	2	1	2	3	7	4	-	1	2	1	31
1960	3	8	3	1	-	2	-	1	1	1	3	4	27
1961	1	6	7	2	1	1	-	2	1	1	2	2	26
1962	-	3											3
													186

Die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* und das wirtschaftliche Bild Finnlands

Umbruch der finnischen Wirtschaftslage 1956–1958

Während der ersten Hälfte der 50er Jahre herrschte in Finnland die Stabilisierungspolitik, durch die die Entwicklung und die Änderung der Wirtschaftsstruktur verhindert wurde. Besonders der Außenhandel war dadurch reglementiert worden. Die wirtschaftliche Stagnation verschlimmerte sich im Frühling des Jahres 1956 durch den Generalstreik im März des gleichen Jahres. Die schon lang schwebende schwere Inflation stieg sprunghaft. Diese Probleme hatte nicht nur Finnland, sie herrschten auch in den anderen skandinavischen Ländern.

Die *Frankfurter Allgemeine* schätzte, daß es einige besondere Ursachen für die immer schwächer werdenden Staatsfinanzen und für die immer steigende Inflation gab. Die finnische Regierung hatte die starken Gewerkschaften und Bauernverbände nicht im Griff; die „Lohn-Preis-Spirale“ war ungebremst. Gemäß der Zeitung schien es weiter, daß selbst das Parlament kein großes Interesse daran zeigte, die Verantwortung für die als schwierig erkannten wirtschaftlichen Verbesserungsmaßnahmen zu übernehmen. Finnland müsse auch seinen Außenhandel liberalisieren, denn dies würde auch für den Binnenmarkt die ersehnte Wettbewerbsfähigkeit bedeuten, hieß es.⁵

Finnland brauchte ein kräftiges Stabilisierungsprogramm, welches das schnelle Steigen der Inflation bremsen würde. Das Stabilisierungsprogramm müßte die Devaluation der Finnmark sowie die Liberalisierung des Außenhandels beinhalten. Der Druck der mächtigen Interessengemeinschaften machte die Situation der Regierung äußerst schwierig.

Im Winter 1956/57 sprach die *Frankfurter Allgemeine* der Regierungskoalition von Bauernpartei und Sozialdemokraten keine politische Fähigkeit zu, ein glaubhaftes Stabilisierungsprogramm zu verwirklichen, obgleich sie mit Befriedigung vermerkte, daß es der Regierung und den Interessengemeinschaften endlich gelungen sei, eine Verhandlungsbasis gefunden zu haben.⁶

Es sah auch so aus, daß die Finnische Zentralbank, unter Leitung ihres energischen Generaldirektors Rainer von Fieandt, nicht der akuten Kassenkrise des Staates mit Anleihen helfen wollte. Die Bestrebung des Generaldirektors von Fieandt, die Finnmark zu stabilisieren, fand die Zustimmung der *Frankfurter Allgemeinen*. Besonders wurde das Tauziehen zwischen von Fieandt und der Regierung über die wirtschaftspolitische Richtung im Frühling 1957 mit großem Interesse verfolgt.⁷

Schon im Frühling 1956 sah die Zeitung die Devaluation kommen. Im Frühjahr 1957 schien sie dann unumgänglich. Die Finnische Zentralbank schien die Devaluation nicht zu wollen, müßte sie aber als unumstößlich akzeptieren. Andererseits schätzte die Zeitung, daß die Finnmark erst devalviert würde, wenn die Binnenmarktlage die gewollte Stabilität erreicht hätte. Die Zeitung betrachtete diese Linie als richtig.⁸

Für die finnische Wirtschaftslage bedeutete die Devaluation der Finnmark um nahezu 40 % und die weitreichende Liberalisierung des Außenhandels im Herbst 1957 die entscheidende Wende. Daraus folgerte die Zeitung, daß die von der Finnischen Zentralbank verlangten Stabilitätsforderungen des Binnenmarktes erfüllt worden waren.⁹ Die Maßnahmen erlangten wiederum die Zustimmung der Zeitung. Sie hoffte, daß diese eine ausreichende Grundlage für die Stabilisierungsmaßnahmen für die Wirtschaftslage darstellen würden.¹⁰

Die *Frankfurter Allgemeine* sah die Besserung der finnischen Wirtschaftslage bereits Anfang 1958. Der Inflationsdruck ließ langsam nach, obwohl das Wirtschaftssanierungsprogramm in seiner Gesamtheit noch nicht verwirklicht schien. Die richtige Richtung war eingeschlagen worden. Dennoch setzte sich die Kritik der Zeitung gegen die Gewerkschaften und die Landwirtschaft fort. Diese schienen die weiteren Stabilitätsbemühungen zu gefährden. Andererseits war auch die Arbeitslosigkeit gestiegen und im Gegenzug das Produktionsvolumen gesunken. Die Unsicherheit konnte außerdem durch die im Sommer bevorstehenden Parlamentswahlen gesteigert werden.¹¹ Obwohl sich die Lage im Spätsommer trotz drohender Gefahren zu bessern schien, vergaß die Zeitung nicht, an die drohende „Lohn-Preis-Spirale“ zu erinnern, an der ihrer Meinung nach weiterhin die Gewerkschaften und die Bauern schuld waren.¹² Aber alles in allem sah die *Frankfurter Allgemeine* nach diesen Ereignissen die finnische Wirtschaft auf dem Weg der Besserung und Stabilisierung. So geschah es dann auch, und weder die *Frankfurter Allgemeine* noch andere deutsche Zeitungen mußten seither auf ihren Seiten über derart schwierige Wirtschaftslagen in Finnland berichten.

Die EFTA-Mitgliedschaft – die entscheidende Frage für Finnland

Die Entwicklung der finnischen Außenwirtschaft verfolgte die *Frankfurter Allgemeine* sehr aufmerksam. Wurde sie doch für eine der wichtigen Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung gehalten. Dieses Argument erschien wiederholt in den Betrachtungen der Zeitung.

Die Schätzungen der Zeitung gründeten sich auf die Annahme, daß die Abschaffung des Lizenzzwanges einen Konkurrenzdruck auf dem Binnenmarkt Finnlands erzeugen würde. Er würde zwangsweise wiederum eine Produktionssteigerung hervorrufen. Trotz der auf die Binnenmarktindustrie unvermeidbar zukommenden bedeutenden Schwierigkeiten sei es dennoch besser, sich einer schnellen und radikalen Veränderungskur zu unterziehen, als die derzeitige, die wirtschaftliche Entwicklung hindernde Konstruktion beizubehalten. Die Änderung würde die Gesundung von industriellen Voraussetzungen vorantreiben. Zudem war ein immer weiter wachsender Handel mit den westeuropäischen Ländern nach Meinung der *Frankfurter Allgemeinen* für Finnland ohnehin die beste Lösung.

„Um so wichtiger erscheint deshalb heute der Ausbau der Handelsbeziehungen zum Westen. Finnlands Beitritt zur OEEC wird schon seit langem erwogen. Dadurch würden sich auch neue Kreditmöglichkeiten im Rahmen der Europäischen Zahlungsunion eröffnen. Bisher ist dieser Schritt offenbar nur aus außenpolitischen Erwägun-

gen unterblieben. Früher oder später wird man den östlichen Handelspartnern klarmachen müssen, daß ein intensiverer Warenaustausch mit dem Westen für die wirtschaftliche Entwicklung Finnlands von entscheidender Bedeutung ist.“

Dies würde bewirken, daß die qualitativ schwächeren Ostgüter schnell ihre Marktanteile verlieren und die Finnen höherwertige Westerzeugnisse bekommen würden. Genau das war es, nach Meinung der Zeitung, was auch die finnischen Wirtschaftskreise erreichen wollten.¹³

Finnland schloß sich dem GATT-Vertrag schon im Jahre 1950 an. Auch die im Sommer 1957 mit Finnland, den OEEC-Ländern und einigen Drittländern geführten, sog. „Helsinki-Klub-Vertragsverhandlungen“, die Finnland einen liberaleren Außenhandel mit den Verhandlungsländern ermöglichten, zusammen mit der weiteren Liberalisierung des Außenhandels – gerade nach der Abwertung – hatten für Finnland eine wichtige Bedeutung.

Nach der Liberalisierung des Westhandels schienen die Ergebnisse der Entwicklung relativ schnell sichtbar zu sein. Die *Frankfurter Allgemeine* berichtete bereits zu Beginn des Jahres 1959, daß die ausländische Konkurrenz unter anderem die Finnen zur Zusammenarbeit genötigt hätte. Weiter beobachtete die Zeitung erfreut, daß der Import westlicher Fahrzeuge nach Finnland gestiegen war – auf Kosten der Ostimporte. Der Drang zum Westen drückte sich des weiteren in den Wirtschaftskreisen auch als Wunsch aus, sich Unterstützungsgelder lieber aus dem Westen zu holen, als die von der Sowjetunion angebotenen Finanzierungshilfen anzunehmen.¹⁴

Die nordischen Länder hatten auch Pläne für einen gemeinsamen Markt; d. h. die Nordische Zollunion. Dieses Thema interessierte auch die *Frankfurter Allgemeine*.¹⁵ Die nordischen Länder taten absichtlich so, als stünde das Thema weiter offiziell im Brennpunkt, obwohl es de facto seine Bedeutung bereits im Winter 1958/59 verloren hatte. Die *Frankfurter Allgemeine* – wie auch die anderen Zeitungen – bemerkten diese Maßnahme der zum europäischen Integrationsprozeß gehörenden Handlung nicht. Die *Frankfurter Allgemeine* hatte die Nachricht über die Aufgabe der Nordischen Zollunion erst im Juli 1959 veröffentlicht.¹⁶

Finnland hatte 1958 handelspolitische Schwierigkeiten mit der Sowjetunion. Die zwischen Finnland und der Sowjetunion entstandene politische „Nachtfröstkrisis“ Ende des Jahres 1958 spiegelte sich auch in den Wirtschaftsbeziehungen wider. Die Russen erklärten den Grund der Krise mit dem veränderten wirtschaftlichen Verhalten in Finnland. Die Liberalisierung des finnischen Außenhandels hatte den Anteil der östlichen Waren gekürzt.

Im Sommer 1959 wurde die EFTA (die Kleine Freihandelszone) gegründet, der die anderen nordischen Länder beitraten – Finnland blieb draußen. Über die Verhandlungen, die seit dem Winter stattgefunden hatten, bekam Finnland erst im Mai 1959 die offiziellen Informationen. Diese beinhalteten auch, daß die Aufnahme Finnlands nicht vorgesehen war.¹⁷

Als die EFTA die Zustimmung der übrigen nordischen Länder bekommen hatte, erhob sich die Frage: Was passiert mit Finnland? Der *Frankfurter Allgemeinen* zufolge war es für Finnland lebenswichtig, sich den westlichen Handelsorganisationen zu integrieren. Es gab die große Gefahr, daß Finnland isoliert würde. Um diese Gefahr wußten die Finnen selbst, wie die *Frankfurter Allgemeine* berichtete.¹⁸ Dieses Thema wurde immer als „die finnische Frage“ bis zur EFTA-Entscheidung Finnlands im Frühjahr 1961 verfolgt.

Am Anfang hatte die *Frankfurter Allgemeine* nicht an den Beitritt Finnlands zur EFTA geglaubt. Der Beitritt würde am Widerstand Moskaus scheitern. Andererseits würde Finnland die Mitgliedschaft brauchen, denn den Anteil z. B. der wichtigen Holzverarbeitungsindustrie konnte man auf den Ostmärkten nicht mehr erweitern. Finnland brauchte die Märkte im Westen.¹⁹

Aber als Finnland meldete, daß das Land bei nächster Gelegenheit die Mitgliedschaft der EFTA direkt beantrage, war die *Frankfurter Allgemeine* überrascht:

„... denn bisher war alle Welt der Meinung, einen solchen Schritt würde die Sowjetunion niemals zulassen. Offenbar aber hat man in Helsinki den Eindruck gewonnen, daß Moskau zumindest vorerst einen Beitritt Finnlands hinnehmen wird, weil es in der Kleinen Freihandelszone einen Sprengstoff für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft sieht.“

Vom Westen aus gesehen war die Mitgliedschaft in der EFTA für Finnland zu empfehlen, denn sonst würde das Land in die Isolierung geraten.²⁰

Die *Frankfurter Allgemeine* verfolgte sehr genau und mit Interesse die einzelnen Schritte zu Finnlands EFTA-Mitgliedschaft. Der Leser der Zeitung war die ganze Zeit darüber gut informiert. Entscheidend war immer die Haltung Moskaus; würde diese sich verändern? Die Sowjetunion akzeptierte die westlichen Handelsorganisationen nicht, die sie als politisch ansah und verlangte von Finnland für sich selbst die gleichen Meistbegünstigungsvorteile, die Finnland als Mitglied in der EFTA hätte. Als dann im November 1960 zwischen Finnland und der Sowjetunion das Meistbegünstigungsabkommen vereinbart wurde, waren die meisten EFTA-Länder der *Frankfurter Allgemeinen* zufolge dagegen.²¹ Dies sei für Finnland – wie die Zeitung resümierte – ein schwieriger Punkt in den weiteren Mitgliedschaftsverhandlungen.

Warum aber hatte Moskau schließlich grünes Licht für die finnischen EFTA-Bestrebungen gezeigt? Der *Frankfurter Allgemeine* zufolge hatten die Erwartungen Moskaus sich nicht sehr von den im Sommer 1959 gemachten Schätzungen unterschieden. Jetzt konnte die Sowjetunion sich anschicken, durch Finnland von den Früchten der EFTA zu profitieren, ihren Griff auf die westlichen Märkte zu verstärken sowie die Zusammenschlußbestrebungen der EFTA und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) zu verhindern. Die Mitgliedsstaaten wollten der Sowjetunion keinerlei Mitbestimmungsmöglichkeiten einräumen. Die *Frankfurter Allgemeine* schätzte, daß das Spiel zwischen Kekkonen und dem Sowjetführer Nikita Chruschtschow gemeinsame Ziele gehabt hätte, aber aus unterschiedlichen Beweggründen.

„Durch das geschickte Zusammenspiel des finnischen Präsidenten Kekkonen und Chruschtschow sieht sich die EFTA vor die wenig erfreuliche Alternative gestellt, Finnland ‚im Stich zu lassen‘, um den Weg für eine Verständigung mit der EWG offenzuhalten oder aber die finnischen Bedingungen zu billigen und damit das Projekt einer ganz Westeuropa umfassenden Freihandelszone in Frage zu stellen.“²²

Finnland könnte somit also eine Art Strohhalm des Bösen sein.

Als die EFTA-Länder im Frühjahr 1961 mit Finnland den sog. Finn-EFTA-Vertrag abschlossen,²³ fand der Akt die dankenswerte Zustimmung der *Frankfurter Allgemeinen*. Erst einmal war der Vertrag für Finnland äußerst wichtig gewesen. Trotz westlicher negativer Einstellung, wollte man Finnland im westlichen Lager halten. Dies hatte politische Gründe. Auch die Finnen selbst hatten Angst vor Isolierung. Als man dann Finnland nicht allein gelassen hatte, demonstrierte es, so die *Frankfurter Allgemeine*, Stärke und Tatkraft der EFTA. Hatte man sie doch anfangs für eine lose Vereinigung gehalten. Trotz politischer Schwierigkeiten war man in der Lage, eine wirtschaftlich vernünftige Vereinbarung zu treffen. Gleichzeitig hatte die EFTA politische Intelligenz gezeigt; durch die Finn-EFTA-Vereinbarung konnte die Sowjetunion nicht durch Finnland in das westliche Wirtschaftsgebiet vordringen, meinte die Zeitung.²⁴

Die deutsch-finnischen Handelsbeziehungen

Die Bundesrepublik Deutschland und Finnland gehörten verschiedenen Gruppen an; für Finnland waren die Handelsbeziehungen mit der Bundesrepublik wichtig, aber für die Bundesrepublik hatte Finnland keine vergleichbare Bedeutung. Die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern hatten schon nach dem Zweiten Weltkrieg – im Jahr 1947 – begonnen. Am Anfang kaufte man gegen finnischen Zellstoff Stahl aus Deutschland, um die Reparationen an die Sowjetunion zu bezahlen. Der Umsatz war bis in die Mitte der 50er Jahre nicht hoch und nicht bedeutend.

Ein bedeutendes Einzelereignis war die von der Bundesrepublik in Helsinki Ende September 1956 veranstaltete große Industriemesse. Die Messe war auch deshalb ein bedeutendes Ereignis, weil der damalige Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard bei der Eröffnung anwesend war. Und das war politisch bemerkenswert; Ludwig Erhard war der erste Bundesminister, der Finnland nach dem Krieg besuchte. Natürlich wurde in den deutschen Zeitungen über diese Ereignisse berichtet.²⁵

Welche Handelsthemen fanden ihren Weg in die Zeitung? Hier muß man wiederholt feststellen, daß insgesamt nicht viel über die Handelsbeziehungen zwischen Finnland und der Bundesrepublik berichtet wurde.

Wie die Deutsche Handelsmesse – die gut abgeschlossen hatte – gezeigt hatte, hatten erstens westdeutsche Konsumwaren eine Nachfrage in Finnland. Dies interessierte natürlich die *Frankfurter Allgemeine*. Zweitens wurde in der Zeitung über die Entwicklung der direkten deutsch-finnischen Verkehrsverbindung berichtet. Man konnte etwas erfahren über die Verbesserung der Schiffsverbindungen oder die Eröffnung der neuen Luftlinien von Finnair zwischen Helsinki und Hamburg, zwischen Helsinki und Köln usw. Deutsche Touristen, die nach Skandinavien und Finnland in Urlaub reisen wollten, konnten erfahren, welche Verkehrsverbindungen es nach Finnland gab, und wieviele neue Asphaltwege sie in Finnland vorfinden konnten. Auch konnten die Leser lesen, daß die Finnen deutsche Maschinen für ihre neuen Kraftanlagen gewählt hatten.²⁶ Natürlich haben die Zeitungen auch mit Zufriedenheit vermerkt, wenn die Finnen mehr und mehr Waren aus der Bundesrepublik kaufen wollten.

Wenn ein finnisches Produkt auf die eine oder die andere Weise in Westdeutschland in Erscheinung trat, kam es ziemlich problemlos auch in die Nachrichten. Als die Finnen begannen, an den in der Bundesrepublik veranstalteten Messen teilzunehmen, konnten auch die finnischen Produkte Beachtung finden. Von den einzelnen Produkten seien in erster Linie die Möbel erwähnt. Die Produkte der Firma ASKO waren auffallend positiv in Erscheinung getreten. Vor allem konnte sich die finnische Möbelindustrie in die Riege der führenden skandinavischen Hersteller einreihen.²⁷

Aber eines ist bemerkenswert in den Beobachtungen der *Frankfurter Allgemeinen*; die Zeitung beobachtete, wie Großbritannien seine Marktanteile in ganz Skandinavien und auch in Finnland erweitern konnte.²⁸ Hierbei kam die geplante Nordische Zollunion vor, aber auch eine engere Zusammenarbeit zwischen Skandinavien und Großbritannien. Dies zeigt das traditionelle Interesse Deutschlands in Richtung Norden – und besonders in Richtung Finnland.

Auch die Stellung der finnischen Handelsvertretung in Köln hatte sich gewandelt. Eine sehr lange Zeit und insbesondere während der Amtsperiode des Generalkonsuls Olavi Munkki wollte die Handelsvertretung nur eine reine Instanz für Handelsbelange sein. Aber die Wandlung zu „normaler diplomatischer Tätigkeit“ geschah nach und nach bereits gegen Ende der 50er Jahre. Die *Frankfurter Allgemeine* notierte weder Einmischung in Handelsbelange noch deren Weiterentwicklung durch das Konsulat.

Der Fall „Stahlfabrik Otanmäki“

Ich nehme als Beispiel für das Interesse der führenden deutschen Zeitungen an den deutsch-finnischen Handelsbeziehungen die Planung einer Stahlfabrik, die ihren Ursprung in den Anschaffungsplänen eines Hochofens für das Erzunternehmen Otanmäki Oy (AG) hatte. Hieraus entstand später die Firma Rautaruukki Oy und eine Stahlfabrik in der Nähe der westfinnischen Stadt Raahе.²⁹ In Otanmäki, das in Mittelfinnland liegt, gab es bemerkenswerte Erzvorkommen und der Abbau begann bereits Anfang 1950. In Finnland fehlte jedoch eine Plattenstahlfabrik. Zum Vorstandsvorsitzenden der Otanmäki AG war bereits der sozialdemokratische Abgeordnete Väinö Leskinen – damals einer der heftigsten Gegner Urho Kekkonens – ernannt worden. Es gab in Otanmäki ab Mitte der 50er Jahre schon eine kleine Versuchsstätte für die Veredelung von Eisenerz. Hierfür hatte man Maschinen und Anlagen u. a. aus der Bundesrepublik Deutschland angeschafft. Die Vorprojektplanung der neuen Stahlfabrik wurde bei der Firma Krupp bestellt. Dabei informierten sich die Finnen sowohl über deutsche als auch über englische Anlagen. Unter der Leitung von Väinö Leskinen besuchte die Delegation den Haupteigentümer und die Unternehmensführung der Firma Krupp. Hier muß erwähnt werden, daß die Firma Krupp der größte Abnehmer des von der Otanmäki AG vertriebenen Vanadiums war. Die Planung des Hauptprojekts wurde jedoch von der Rhestahl Industrie-Planung GmbH bestellt.

In Finnland führten jedoch innenpolitische Intrigen dazu, daß man das neue Geschäft nicht an die Otanmäki AG – also Väinö Leskinen – geben wollte. Man beschloß, eine neue Gesellschaft zu gründen, die unter der strikten politischen Kontrolle von Ahti Karjalainen – dem Vertrauensmann von Kekkonen – stand. Gleichzeitig stellte man fest, daß die bisher geplante Anlage zu klein war. Dies bedeutete wiederum, daß die deutschen Pläne begraben wurden.

Bereits in der Planungsphase der neuen Gesellschaft – Rautaruukki Oy – hatte Ahti Karjalai-

nen Vorschläge unterbreitet, die Anlage aus der Sowjetunion zu beziehen. Mit den zu erwartenden Rubelkrediten könne man den Handelsüberschuß ausgleichen. Demzufolge versprachen Präsident Kekkonen und Ahti Karjalainen den Russen, die Anlage bei ihnen zu bestellen.

Diese Angelegenheit hätte man als einen deutlichen politischen Handelsakt bezeichnen können. Aber Kekkonen und Karjalainen wußten bereits über folgendes Bescheid: Die Finnen hatten sich schon früher über englische, deutsche und russische gleichartige Hochöfen erkundigt und informiert. Überraschend genug – die russische Anlage funktionierte am besten. Die starke Investition Stalins in die Schwerindustrie hatte wenigstens etwas Positives gebracht. Die Bevorzugung eines östlichen Produkts vor einem westlichen war also nicht immer Politik.

Diese Geschichte wäre aus deutscher Sicht sehr interessant zu beobachten. Da kommen sowohl die Handelsinteressen beider Länder, die finnischen innenpolitischen Intrigen und die Sowjetunion zusammen. Also alles, was einen Zeitungsleser interessieren könnte. Die Zeitungen schrieben nichts über die reinen Fakten hinaus, und von der deutschen Seite kam auch sonst keine weitere Polemik.

Warum? Man kann annehmen, daß das Interesse der Zeitungen an dem Handel nicht sehr groß war, da es kein Fabrikprojekt aus der Bundesrepublik und nicht den stärksten finnischen Industriezweig, die Holzveredelungsindustrie, betraf. Dies spiegelt gut die Lage der finnischen Wirtschaft aus der Sicht der Deutschen bzw. aus westeuropäischer Sicht wider.

Das wirtschaftliche Bild Finnlands

Finnland hatte es geschafft; die Talfahrt wurde gestoppt und die Integration in westliche Wirtschafts- und Handelsorganisationen wurde erreicht. Die anderen Zeitungen hatten dieselbe Einstellung wie die *Frankfurter Allgemeine*. Die Unterschiede waren nicht groß; aber man kann feststellen, daß der Korrespondent der *Frankfurter Allgemeinen*, Alfred Zänker, kritischer in seinen Artikeln war als die Korrespondenten anderer Zeitungen. Besonders kritisierte Zänker die Wirtschaftspolitik der finnischen Regierung.

Alle vier Zeitungen beschrieben die finnische Wirtschaft also mit gleicher Einstellung. Finnland war nach der durch die Zeitungen wiedergegebenen Vorstellung ein Land der Forstwirtschaft, dessen Volkswirtschaft Ende der 50er Jahre in Schwierigkeiten steckte. Die Bedeutung der Papierindustrie wurde in den Beschreibungen der Zeitungen richtig eingeschätzt. Die Wälder waren Finnlands „grünes Gold“, und sie schienen unendlich groß zu sein.

Das bedeutete auch, daß außer den Veredelungsprodukten der Forstwirtschaft und der Metallindustrie Finnland den Westdeutschen wenig bieten konnte. Die Finnen schufen auch selbst ihren Ruf als Spitzenland der forstwirtschaftlichen Industrie. Als *Die Welt* im November 1960 ein Finnland-Sonderheft veröffentlichte, konnte man sich nach dem Betrachten des Heftes auch nichts anderes vorstellen.³⁰

Es bedeutete also, daß es im öffentlichen Bewußtsein nicht viele finnische Produkte gab. Ganz anders muß man z. B. die Aufmerksamkeit sehen, die der finnische Architekt Alvar Aalto in Deutschland errang und was er dadurch über das finnische Können vermittelte.³¹

Eine Bemerkung ist aber dennoch wichtig. Der Nachkriegs-Wiederaufbau in Finnland fand positive Anerkennung, die Bestrebungen Finnlands jedoch, einen nordischen Wohlfahrtsstaat aufzubauen, bekamen in der Zeit der schwachen Wirtschaft in den Kreisen der über finnische Angelegenheiten gut unterrichteter Beobachter keine uneingeschränkte Zustimmung. Diese sahen es so, daß die Politik, womit staatliche Verantwortung und Ausgaben gemeint waren, eine der Verursacher verheerender wirtschaftlicher Lage gewesen sei. Diese Behauptung kann durch eine Äußerung bekräftigt werden, laut der die bereits im Jahre 1956 herrschende Inflation ihren Ursprung darin gehabt hätte, daß der Staat an die aus den nach dem Krieg abgetretenen Gebieten stammende Bevölkerung großzügige Unterstützungen gezahlt hatte. Andererseits war der finnische Lebensstandard hoch genug, daß die Zeitungen Finnland in keinem Sinne als armes Land bezeichneten.³²

Dazu muß man wissen, daß die innenpolitische Lage Finnlands Ende der 50er Jahre sehr instabil war. Wenn die Journalisten in größeren Artikeln – und auch in den Nachrichten – über die politische Situation in Finnland berichteten, war es nur natürlich, daß sie auch die wirt-

schaftliche Lage und die Außenhandelsbeziehungen behandelten: insbesondere die mit der Sowjetunion. Aus den Artikeln der deutschen Journalisten kann man insgesamt den Schluß ziehen, daß viele von ihnen die finnische Situation „Zwischen Ost und West“ wohl verstanden haben. Über die politisch-diplomatischen Beziehungen zwischen Finnland und der Bundesrepublik wurde kein Aufheben gemacht. Obwohl nicht alle es ähnlich deutlich sahen wie Heinz Brestel

„In Finnland stärkt jede Mark und jeder Dollar, die dem Land produktiv zur Verfügung gestellt werden, die Abwehrkraft gegenüber dem Kommunismus“³³

waren die Zeitungen dennoch nah am Nerv der Zeit, wenn sie die finnischen wirtschaftlichen Geschehnisse beobachteten.

Schlußbetrachtung

Dieser kurze Gesamtüberblick zeigt, was deutsche Tageszeitungen über wirtschaftliche Angelegenheiten Finnlands in der ersten Amtsperiode von Staatspräsident Kekkonen vermerkt haben. Zu bemerken wäre noch, daß die Artikel und Nachrichten im allgemeinen keinen Platz auf der Titelseite innehatten.

Aufgrund der Anzahl der Artikel, die finnische wirtschaftliche Angelegenheiten behandelt haben, kann von keinem großen Interesse der führenden deutschen Tagespresse gesprochen werden. Aber die Leser der Zeitungen blieben auch nicht ohne sachkundige Informationen.

Kurz gefaßt kann festgestellt werden, daß Finnland als ein sich entwickelndes westliches marktwirtschaftliches Land angesehen wurde, obwohl die Artikel in dieser Periode fast nur negative Begebenheiten wiedergaben. Das Wichtigste war, daß Finnland sich in die westlichen Wirtschafts- und Handelsorganisationen integrieren konnte. Die anderen westlichen Länder sollten helfen, damit Finnland nicht in Isolierung geriet. ■

Anmerkungen

¹ Der EFTA-Prozeß Finnlands, der für das Land sehr wichtig war, ist neuerlich im Buch von Jukka Seppinen (Suomen Efta-ratkaisu yöpakkasten ja noottikriisin välissä. Bibliotheca Historica 21. Suomen Historiallinen Seura. Helsinki 1997) sehr genau beschrieben worden.

² Die Einstellung der führenden westdeutschen Presse zu Finnland als ein skandinavischer Wohlfahrtsstaat hat der Autor in seiner Lizensatsuntersuchung „Kaksijakoinen suomalaisuus. Johtavien länsisaksalaislehtien Suomi-kuva 1955–1962“. Helsingin yliopisto 1997 dargestellt.

³ Dr. Alfred Zänker (geb. 1923) hatte frühe Skandinavienenerfahrung. Er war gleichzeitig Wirtschaftskorrespondent der *Neuen Zürcher Zeitung*. Der Standort Zänkers war Stockholm.

⁴ Archiv des finnischen Außenministeriums (Helsinki), UM 94 B Länsi-Saksa: „Ulkolaisten lehtien ja uutistoimistojen vaikinaisesti Suomessa olevat edustajat“, 4. 5. 1956 und 1. 6. 1958.

⁵ *Frankfurter Allgemeine* 7. 5. 1956, 24. 9. 1956, 20. 11. 1956.

⁶ Ebda. 20. 11. 1956, 31. 12. 1956.

⁷ Ebda. 12. 4. 1957, 15. 4. 1957.

⁸ Ebda. 7. 5. 1956, 20. 11. 1956, 25. 3. 1957, 15. 4. 1957.

⁹ Ebda. 16. 9. 1957.

¹⁰ Ebda. 17. 9. 1957.

¹¹ Ebda. 27. 1. 1958, 17. 3. 1958, 31. 3. 1958.

¹² Ebda. 15. 8. 1958.

¹³ Ebda. 20. 11. 1956, 30. 9. 1957, 11. 8. 1958 (Zitat).

- ¹⁴ Ebda. 15. 8. 1958, 19. 1. 1959, 23. 1. 1959.
- ¹⁵ Ebda. 10. 11. 1958, 4. 3. 1959, 6. 5. 1959.
- ¹⁶ Seppinen 1997, S. 90–91; *Frankfurter Allgemeine* 13. 7. 1959.
- ¹⁷ Seppinen 1997, S. 88.
- ¹⁸ *Frankfurter Allgemeine* 4. 3. 1959, 11. 6. 1959.
- ¹⁹ Ebda. 13. 7. 1959.
- ²⁰ Ebda. 15. 7. 1959.
- ²¹ Ebda. 26. 11. 1960.
- ²² Ebda. 22. 12. 1960.
- ²³ Finnland wurde nicht ein Vollmitglied, sondern es war ein sog. assoziiertes Mitglied.
- ²⁴ *Frankfurter Allgemeine* 19. 12. 1960, 17. 2. 1961, 20. 2. 1961, 29. 3. 1961.
- ²⁵ Ebda. 22. 9. 1956, 24. 9. 1956, 1. 10. 1956.
- ²⁶ Teräväinen 1997, passim.
- ²⁷ Z. B. *Frankfurter Allgemeine* 10. 12. 1955, 15. 2. 1960.
- ²⁸ Ebda. 14. 12. 1959, 14. 2. 1960, 7. 8. 1961.
- ²⁹ Folgendes fußt außer auf den Zeitungsartikeln auch auf dem Werk „Rautaruukki 1960–1990. Kertomus kolmestakymmenestä ensimmäisestä vuodesta“ von Unto Luukko (Oulu 1990) und auf einem Interview mit Dipl.-Ing. Martti Merenmies.
- ³⁰ *Die Welt* Sonderbeilage „Handelspartner Finnland“ 15. 11. 1960.
- ³¹ Wie 26.
- ³² Wie 26.
- ³³ *Frankfurter Allgemeine* 20. 6. 1959.

EINZELPROBLEME UND AUSBLICK

Die Personalpolitik deutscher Tochtergesellschaften in Finnland

Tilman Jentsch

Diplomökonom, geb. 1970 in Bietigheim, 1989–97 Studium der Wirtschaftswissenschaften in Bochum a. d. Ruhr-Universität und in Helsinki a. d. Schwed. Wirtschaftsuniversität. Abschluß M. S. c. (econ.), seit 1998 Koordinator für Kundenservice bei OY Comptel Ab in Helsinki.



Forschungsidee

Die Studie ist meine Diplomarbeit an der Schwedischen Wirtschaftsuniversität in Helsinki. Die Forschungsarbeit umfaßt zwei Bereiche:

- Beschreibung der Personalpolitik deutscher Tochtergesellschaften in Finnland
- Unabhängigkeit von der Muttergesellschaft bei Entscheidungen bezüglich Personalfragen

Der erste Teil der Arbeit befaßt sich mit der Beschreibung der vier Hauptfunktionen des Personalwesens, Auswahl und Einstellung von Personal, Training und Entwicklung, Leistungsbeurteilung und Kompensation. In diesem Abschnitt wird lediglich aufgezeigt, wie die ausgewählten Tochterunternehmen diese Funktionen handhaben.

Der zweite Teil der Studie beschreibt, inwieweit die Tochtergesellschaften unabhängig sind von der Muttergesellschaft in ihren Entscheidungen bezüglich Personalfragen. Es wird auch versucht Erklärungen zu finden, warum unterschiedliche Entscheidungsfreiheiten bei den Tochtergesellschaften anzutreffen sind.

Vorgehensweise

8 Tochtergesellschaften werden in der Studie näher betrachtet. Speziell für die Arbeit wurde ein Fragenkatalog, s. S. 142–144, (in Englisch) entwickelt, der den Unternehmen im voraus zugesandt wurde. Die Zusendung der Fragen diente als Vorbereitung von Unternehmensseite für die Interviews, die als Hauptinformationsquelle dienten. Die Interviews wurden mit dem Geschäftsführer und / oder dem Personalleiter der betreffenden Unternehmen geführt. Die Interviews fanden über einen Zeitraum von 2 Wochen Ende Februar 1997 statt.

Über die Tochtergesellschaften

In die Studie gingen Daten von 8 Tochtergesellschaften deutscher Firmen ein. Die Mehrheit von ihnen (6 Stück) waren hundertprozentige Tochtergesellschaften. Ein Unternehmen war zu 50% deutsch und zu 50% schwedisch. Ein weiteres Unternehmen war eine Nebenstelle (finnisch: sivuliike) der deutschen Muttergesellschaft.

Die Größe der Unternehmen variierte zwischen 8 und 1100 Angestellten. Alle an der Studie beteiligten Unternehmen haben Verkaufs- und Vertriebsaufgaben bzw. übernehmen den technischen Kundendienst für die Produkte der Gesellschaft, nur eine Tochtergesellschaft produziert in Finnland. Die meisten der Unternehmen sind schon sehr lange in Finnland, die älteste Firma begann ihre Aktivitäten im Jahre 1911.

Die Firmen werden im Kapitel 5 noch näher beschrieben.

Über den Fragenkatalog

Der Fragenkatalog umfaßt 4 Seiten sowohl allgemein über das Unternehmen, die Personalfunktionen, als auch die Entscheidungsfreiheit. Im nachfolgenden werde ich etwas näher auf die einzelnen Bereiche eingehen.

Fragen zur Unternehmensorganisation, wie die Struktur des gesamten Unternehmens, standen am Anfang des Fragenkataloges. Dies diente dazu, allgemeine Informationen über das Unternehmen zu bekommen. Danach folgten Fragen über die Anzahl der Angestellten und die Karrierestruktur innerhalb der Tochtergesellschaft. Ein Schwerpunkt wurde auf die Personalabteilung bei der Tochtergesellschaft gelegt. Hier wurden auch Fragen bezüglich des Verhältnisses zur Muttergesellschaft berücksichtigt. Ein weiterer Schwerpunkt wurde auf die Personalpolitik gelegt. Hier war es entscheidend zu erfahren, wo die Politik entschieden wird und wie sie in das Unternehmen eingegliedert wird. Bezüglich der einzelnen Personalpraktiken ging es lediglich darum zu erfahren, wie diese bei den unterschiedlichen Firmen gehandhabt werden. Am Ende standen Fragen über die Personalprobleme bei den einzelnen Tochtergesellschaften und wie diese behandelt werden.

Über die Firmen im Detail

Firma A

Die Tochtergesellschaft ist eine 100% Tochtergesellschaft der Muttergesellschaft mit Sitz in Frankfurt/Main. Die Tochtergesellschaft ist für den Verkauf und Vertrieb verantwortlich. In der finnischen Gesellschaft sind nur Finnen angestellt.

Der Geschäftsführer ist gleichzeitig auch Personalleiter und somit verantwortlich für die 8 Angestellten. Es besteht keinerlei Kontakt mit der Personalabteilung bei der Muttergesellschaft, außerdem werden keine Informationen bezüglich Personalfragen an die Muttergesellschaft weitergegeben.

Die Personalpolitik wird in Finnland bestimmt, jedoch findet die Schulung für das Personal in Deutschland statt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es keine Ziele für das Personal.

Für die Auswahl und Einstellung von neuem Personal ist der Geschäftsführer verantwortlich. Die Auswahl wird durch Interviews und psychologische Tests getroffen. Nach der Auswahl durch den Geschäftsführer bedarf es noch einer formellen Bestätigung durch die Muttergesellschaft.

Das Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, die Gehälter der restlichen Angestellten in Finnland. Die Gehälter des Geschäftsführers und der Verkäufer sind abhängig vom Ergebnis.

Bei der Tochtergesellschaft gibt es zur Zeit keinerlei Personalprobleme.

Firma B

Die Firma ist eine 100% Tochtergesellschaft eines großen multinationalen Konzerns mit Sitz in Erlangen. Die Firma ist zuständig für den Verkauf und Vertrieb, aber es gibt auch eine kleine Produktion. Bei der Firma arbeiten überwiegend Finnen, aber es gibt auch ein paar Deutsche.

Die Firma hat eine eigene Personalabteilung mit 10 Angestellten. Insgesamt arbeiten 1152 Personen bei der finnischen Tochtergesellschaft. Es gibt regelmäßigen Kontakt mit der Personalabteilung bei der Muttergesellschaft, jedoch bezeichnete der Personalleiter die Kontrolle über Personalfragen als 100%.

Die Personalpolitik wird in Finnland entschieden, aber mit Deutschland abgestimmt.

Für die Auswahl und Einstellung von neuem Personal sind der Personalleiter und zwei wei-

tere Angestellte verantwortlich. Die Auswahl wird hauptsächlich durch Interviews getroffen, ab und zu werden auch Assessment Center veranstaltet.

Das Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, das der übrigen Angestellten wird in Finnland entschieden. Die Verkäufer erhalten eine leistungsabhängige Bezahlung. Einmal im Jahr werden Mitarbeitergespräche geführt.

Zur Zeit gibt es ein paar Probleme mit der Job Rotation, diese versucht man jedoch im Laufe des Jahres in Griff zu bekommen.

Firma C

Auch Firma C ist eine 100% Tochtergesellschaft. Die Muttergesellschaft hat ihren Sitz im Taunus. Die Tochtergesellschaft ist für den Produktverkauf und -vertrieb verantwortlich. Bei ihr sind nur Finnen angestellt.

Der Geschäftsführer ist auch gleichzeitig Personalleiter. Es gibt keinerlei Kontakt zur Personalabteilung bei der Muttergesellschaft. Bezüglich Personalfragen werden auch keinerlei Informationen weitergegeben.

Die Personalpolitik wird in Finnland entschieden. Die Ziele für das Personal kommen von der Muttergesellschaft und sind in einem Drei-Jahres-Plan festgelegt.

Für Auswahl und Neueinstellungen ist der Geschäftsführer verantwortlich. Die Auswahl wird durch Interviews getroffen und wird von der nordischen Muttergesellschaft bestätigt.

Das Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, das der übrigen Angestellten durch den Geschäftsführer in Finnland. Einmal im Jahr gibt es Mitarbeitergespräche.

Zur Zeit gibt es keinerlei Personalprobleme bei der Firma.

Firma D

Firma D ist eine 100% Tochtergesellschaft. Die Muttergesellschaft hat ihren Hauptsitz in Württemberg. Die Firma ist für den Verkauf und den Vertrieb verantwortlich. Es sind nur Finnen bei Firma D angestellt.

Der Geschäftsführer ist für Personalfragen und seine 50 Angestellten verantwortlich. Es gibt kaum Kontakt mit der Muttergesellschaft in Deutschland. Informationen bezüglich des Personals werden nicht weitergegeben.

Die Personalpolitik wird in Finnland entschieden. Als vorrangiges Personalziel gilt es, das Konzept der lernenden Organisation zu verstehen und umzusetzen.

Ein sogenanntes Coaching Team ist für die Neueinstellung von Personal verantwortlich. Die Auswahl wird durch ein intensives Interviewverfahren getroffen. Manchmal greift man auch auf externe Berater zurück.

Die Gehälter aller Angestellten werden in Finnland getroffen. Dabei handelt es sich um eine leistungsabhängige Bezahlung. Es finden regelmäßig Mitarbeitergespräche statt, um die Motivation der Angestellten zu erhöhen.

Als Herausforderung weniger als Problem wird die Umsetzung des Konzepts der lernenden Organisation betrachtet.

Firma E

Firma E ist eine 100% Tochtergesellschaft eines deutschen Pharmakonzerns. Sie ist für den Verkauf und Vertrieb verantwortlich. Bei der Firma sind auch 4 Deutsche unter den 98 Angestellten.

Der stellvertretende Geschäftsführer und seine Assistentin sind für die Personalfragen verantwortlich. Es gibt kaum Kontakt mit der Personalabteilung bei der Muttergesellschaft. Informationen werden so gut wie gar nicht an die Muttergesellschaft weitergegeben.

Ein Großteil der Personalpolitik wird in Finnland entschieden, andere werden in Zusammenarbeit mit den anderen skandinavischen Tochtergesellschaften bestimmt. Zur Zeit gibt es keine Personalziele für die finnische Tochter.

Der stellvertretende Geschäftsführer ist für die Auswahl und Einstellung von neuem Personal verantwortlich. Es gibt jedoch keine feste Regeln für den Auswahlprozess.

Über alle Gehälter wird in Finnland entschieden. Sie müssen jedoch durch die skandina-

vische Muttergesellschaft bestätigt werden. Der stellvertretende Geschäftsführer erhält neben dem Gehalt auch noch einen Jahresbonus.

Es gibt zur Zeit keinerlei Personalprobleme bei Firma E.

Firma F

Bei Firma F handelt es sich um eine 100% Tochtergesellschaft. Die Muttergesellschaft hat ihren Hauptsitz in der Nähe von Stuttgart. Die Firma ist für den Verkauf und Vertrieb verantwortlich. Es sind nur Finnen angestellt.

Eine Personalkoordinatorin ist für die Personalfragen zuständig. Sie hält aber meistens Rücksprache mit dem Geschäftsführer. Es gibt keinerlei Kontakt mit der Personalabteilung bei der Muttergesellschaft. Es werden auch keine Informationen bezüglich Personalfragen an die Muttergesellschaft weitergegeben.

Fast alle Personalpolitiken werden in Finnland entschieden mit Ausnahme der HR-Planung. Bei den Personalzielen wird zur Zeit auf Qualitätsverbesserung gesetzt.

Der Geschäftsführer und die Personalkoordinatorin sind für Auswahl und Neueinstellung von Personal zuständig. Die Auswahl wird durch Interviews, Begabungstests sowie manchmal auch durch Assessment Center getroffen. Das neue Personal muß durch die Muttergesellschaft bestätigt werden.

Das Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, das der restlichen Angestellten in Finnland. Der Geschäftsführer erhält außerdem noch einen Jahresbonus. Einmal im Jahr finden Mitarbeitergespräche statt.

Firma F hat zur Zeit keinerlei Personalprobleme.

Firma G

An Firma G sind eine deutsche und eine schwedische Gesellschaft aus der Stahlverarbeitung beteiligt. Die deutsche Gesellschaft hat ihren Hauptsitz im Ruhrgebiet. Bei ihr sind nur Finnen angestellt.

Der Finanzabteilungsleiter ist auch für das Personal, das 37 Angestellte umfaßt, verantwortlich. Es gibt keinerlei Kontakt mit der Personalabteilung der deutschen Muttergesellschaft und daher werden auch keinerlei Informationen bezüglich des Personals weitergegeben.

Die Personalpolitik wird in Finnland entschieden. Die Personalziele sind in einer Drei-Jahres-Strategie festgelegt.

Der Geschäftsführer und die Abteilungsleiter sind für die Auswahl und Neueinstellung von Personal verantwortlich. Es wird eine Vorauswahl durch externe Berater getroffen, danach findet eine weitere Selektion durch Interviews und psychologische Tests statt.

Das Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, das der übrigen Angestellten in Finnland. Es gibt einen Bonus für alle Angestellten, der vom Jahresergebnis abhängig ist.

Es gibt keinerlei größere Personalprobleme, mit Ausnahme der Entlassung von 4 älteren Mitarbeitern. Für diese wurde jedoch ein Frühpensionierungsplan aufgestellt.

Firma H

Bei Firma H handelt es sich um die Filiale einer deutschen Fluggesellschaft mit Sitz in Köln. Es sind nur Finnen angestellt.

Der Filialleiter ist verantwortlich für seine 26 Angestellten. Es gibt keinerlei Kontakt mit der Personalabteilung bei der Muttergesellschaft. Die Personalakten des finnischen Personals befinden sich in Stockholm. Es werden auch keinerlei Informationen bezüglich Personalfragen weitergegeben.

Die Personalpolitik wird in Finnland entschieden. Es gibt zur Zeit keine Ziele für das Personal.

Der Filialleiter ist für die Auswahl und Neueinstellung des Personals verantwortlich. Nach einer Vorauswahl werden die Kandidaten zu weiteren Tests nach Frankfurt geschickt. Die Endauswahl findet dann aber wieder in Finnland statt.

Alle Gehälter werden in Finnland bestimmt, benötigen aber eine Bestätigung durch die europäische Muttergesellschaft. Es werden regelmäßig Mitarbeitergespräche durchgeführt.

Das größte Problem für die Filiale ist im Moment, daß es zu wenig Angestellte gibt, aber die europäische Muttergesellschaft genehmigt zur Zeit keine Neueinstellung aus finanziellen Gründen.

Das Ergebnis

Das wichtigste Ergebnis am Anfang. Bei den deutschen Tochtergesellschaften in Finnland herrscht eine sehr große Entscheidungsfreiheit und Autonomie bezüglich Personalfragen, aber auch bei anderen allgemeineren Entscheidungen. Ab und zu bedarf es einer Rücksprache mit der Muttergesellschaft in Deutschland oder der für die Region Skandinavien verantwortlichen Gesellschaft.

Bei den deutschen Tochtergesellschaften gibt es so gut wie keine deutschen Angestellten. In einem Unternehmen gab es 4 Deutsche, wobei 2 von ihnen aus Deutschland entsandt waren und nach einer gewissen Zeit wieder nach Deutschland zurückkehren werden. In einem weiteren Unternehmen befanden sich mehrere deutsche Angestellte, wobei diese aber schon über einen längeren Zeitraum in Finnland gelebt haben.

Mit Ausnahme einer Gesellschaft hat keine Tochtergesellschaft eine eigene Personalabteilung in Finnland. In den meisten Fällen ist der Geschäftsführer für Personalfragen verantwortlich.

Es gibt bezüglich Personalfragen kaum Kontakt zu den Muttergesellschaften vor dem Hintergrund, daß die Muttergesellschaften ganz einfach kein Interesse diesbezüglich haben. Fast ausnahmslos wird die jeweilige Personalpolitik in Finnland entschieden.

Obwohl einige Unternehmen Mitarbeitergespräche haben, gibt es kaum Ziele für das Personal. Das Gehalt von allen Geschäftsführern wird in Deutschland bestimmt, das Gehalt der übrigen Angestellten in Finnland. Wenn Schulungen angeboten werden, handelt es sich hauptsächlich um Verkaufs- und Produktschulungen. Wo Personalentwicklungsprogramme vorhanden sind, stehen diese auch den Angestellten der Tochtergesellschaften in Finnland zur Verfügung.

Es gibt kaum größere Personalprobleme bei den in der Studie betrachteten Unternehmen.

Zusammenfassung

Finnland ist immer noch ein wichtiges Land für deutsche Unternehmen. Für viele bleibt es aber auch ein „exotisches“ Land. Die Personalfragen werden fast ausschließlich in Finnland entschieden, und die Tochtergesellschaften haben eine sehr große Entscheidungsautonomie, nicht nur in Personalfragen. Das mit Abstand größte „Problem“ ist die finnische Sprache. Das erklärt auch, warum es kaum deutsche Angestellte bei Tochtergesellschaften in Finnland gibt. ■

Tabellen und Fragenkatalog hierzu auf den folgenden Seiten.

Tabelle 1 Firma A und B

	Firma A	Firma B
Allg. Kommentare	100% Tochtergesellschaft Vertrieb, Verkauf Meßinstrumente Divisionale Struktur nur Finnen	100% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb, Produktion Telekommunikation, medizinische, elektronische Geräte Matrix Struktur Finnen, einige Deutsche
Personal-Funktion	Geschäftsführer ist auch Personalleiter 8 Angestellte kein Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert	Personalleiter, eigene Personalabteilung mit 10 Angestellten 1152 Angestellte regelmäßiger Kontakt zum Corp. Personalabteilung fast 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert
Policies und Personalziele	fast alle Policies in Finnland Training in Deutschland Keine Personalziele	Alle Policies in Finnland, Personalziele: „Die richtige Person am richtigen Platz“
Auswahl und Einstellung von Personal	Geschäftsführer ist verantwortlich Bestätigung aus Deutschland Interviews, psychologische Tests, Referenzen	Personalleiter + 2 Assistenten Manchmal externe Berater Bewerbungsformulare, Interviews Ab und zu Begabungstest oder Assessment Centre
Kompensation und Performance Management	Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, Rest der Angestellten in Finnland Gehalt der Verkäufer und des Geschäftsführers ist abhängig vom Ergebnis Weihnachtsgeld für alle, aber vom Ergebnis abhängig Kein Performance Management	Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, Rest der Angestellten in Finnland Einmal im Jahr Mitarbeitergespräche Verkäufer haben leistungsabhängige Bezahlung Kein Performance Management
Training und Entwicklung	1–2 Tage Technisches Produkt-Training Entwicklungsprogramme für Personal mit höheren Ambitionen	2–3 Wochen zusätzliches EDV-Training dieses Jahr Sprachen, Team-Building, Verkauf Lokales Management Entwicklungsprogramm
HR-Probleme	Keine Probleme	Job Rotation

Tabelle 2 Firma C und D

	Firma C	Firma D
Allg. Kommentare	100% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb Elektrische Geräte Regionale Struktur nur Finnien	100% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb Maschinen (pneumatisch, didaktisch) lernende Organisation, Prozesse nur Finnien
Personal-Funktion	Geschäftsführer ist Personalleiter 18 Angestellte kein Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert	Geschäftsführer + coaching team 50 Angestellte manchmal Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert
Policies und Personalziele	fast alle Policies in Finnland, Performance Management bei der Muttergesellschaft Personalziele: Kommen von der Muttergesellschaft, Dreijahresplan	alle Policies in Finnland Personalziele: Verstehen des Konzeptes der lernenden Organisation
Auswahl und Einstellung von Personal	Geschäftsführer ist verantwortlich Bestätigung vom Nordischen HQ Bewerbungsformulare, CV, Interviews	Coaching Team Bewerbungsformulare, Interviews über 3 Runden Externe Berater für Verkaufspersonal
Kompensation und Performance Management	Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, Rest der Angestellten in Finnland Mitarbeitergespräche Performance Management, sehr detailliert von der Muttergesellschaft	Alle Gehälter werden in Finnland entschieden Leistungsabhängige Bezahlung Performance Management: Mitarbeitergespräche um die Arbeitsmotivation zu erhöhen Entscheidung in Finnland
Training und Entwicklung	Anzahl der Tage und Art des Trainings abhängig von Position Management Entwicklungsprogramm bei IMD, Genf	Fokus auf den Einzelnen Qualität, Team-Work, technischer Support, Produkt Training Eigenes Management Entwicklungsprogramm
HR-Probleme	keine Probleme	Herausforderung das Konzept der lernenden Organisation umzusetzen

Tabelle 3 Firma E und F

	Firma E	Firma F
Allg. Kommentare	100% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb Pharmazeutische, chemische Produkte Divisionale Struktur 4 Deutsche, Rest Finnen	100% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb Telekommunikation, Maschinen, elektrische Werkzeuge Matrix Struktur Nur Finnen
Personal-Funktion	Stellv. Geschäftsführer + Assistent 98 Angestellte kaum Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert	Personalkoordinator 74 Angestellte wenn notwendig Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert
Policies und Personalziele	fast alle Policies in Finnland, Training und Entwicklung, HR- Planung zusammen mit den anderen skandinavischen Tochtergesellschaften keine Personalziele	fast alle Policies in Finnland, HR-Planung bei der Muttergesellschaft Personalziel: Fokus auf Qualität
Auswahl und Einstellung von Personal	Stellv. Geschäftsführer Bestätigung vom Nordischen HQ Keine festen Regeln für den Auswahlprozeß	Geschäftsführer, Personal- koordinator Bestätigung von der Muttergesellschaft Bewerbungsformulare, Interviews, Referenzen, Begabungstest, Assessment Centre
Kompensation und Performance Management	Alle Gehälter werden in Finnland entschieden, aber Bestätigung vom Nordischen HQ Stellv. Geschäftsführer erhält einen Jahresbonus Kein Performance-Management	Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, Rest der Angestellten in Finnland Geschäftsführer erhält einen Jahresbonus Mitarbeitergespräche Kein Performance Management
Training und Entwicklung	4 Tage Produkt, EDV, Sprachen Management Entwicklungsprogramm bei der Muttergesellschaft	Technisches und kommerzielles Training Management Entwicklungsprogramm bei der Muttergesellschaft
HR-Probleme	keine Probleme	keine Probleme

Tabelle 4 Firma G und H

	Firma G	Firma H
Allg. Kommentare	50% Tochtergesellschaft Verkauf, Vertrieb Röhren, Walzstahl Funktionale Struktur nur Finnien	Filiale Verkauf Transport Regionale Struktur nur Finnien
Personal-Funktion	Finanzabteilungsleiter ist verantwortlich für Personal 37 Angestellte kaum Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert	Filialleiter ist verantwortlich für Personal 26 Angestellte kaum Kontakt mit Corp. Personalabteilung keine Informationen an die Muttergesellschaft 100% Kontrolle über Personalfragen Einfluß hat sich nicht geändert
Policies und Personalziele	Alle Policies in Finnland Personalziele in Übereinstimmung mit der 3-Jahres-Strategie	fast alle Policies in Finnland, Performance Management bei der Muttergesellschaft keine Personalziele
Auswahl und Einstellung von Personal	Geschäftsführer + Abteilungsleiter Vorauswahl durch externe Berater, danach Interviews und psychologische Tests	Filialleiter Bewerbungsformulare und Interviews, danach Tests im europäischen HQ, Endauswahl in Finnland Für höheres Management Assessment Centre
Kompensation und Performance Management	Gehalt des Geschäftsführers wird in Deutschland bestimmt, Rest der Angestellten in Finnland Bonus für alle, abhängig vom Ergebnis kein Performance-Management	Alle Gehälter werden in Finnland entschieden, aber Bestätigung vom europäischen HQ Mitarbeitergespräche Personalziele vom Nordischen HQ, können aber zurückgewiesen werden
Training und Entwicklung	5-8 Tage Verkauf, Qualität Management Entwicklungsprogramm bei der Muttergesellschaft	7-10 Tage Trainingscenter in Deutschland Veränderungen im Arbeitsablauf Management Entwicklungsprogramm im europäischen HQ
HR-Probleme	Entlassung von 4 Mitarbeitern, diese werden in Frühpension geschickt	Zu wenige Angestellte, aber keine Erlaubnis vom europäischen HQ für Neueinstellungen

Policy Making

Where are policies determined in relation to the following issues?

	HQ	Finland
Recruitment & Selection		
Pay and Benefits		
Training and Development		
Health and safety		
Communications		
Performance appraisal		
Succession planning		
Management development		
Staffing levels		
HR planning		
Growth / decrease in labour force		
Job Design		
Pattern of work (e. g. use of shiftwork)		

Personnel and Strategic Decision Making

Who represents personnel issues at board level?

To what extent are HR issues integrated into strategic planning?

How would they compare with the influence given to financial / technical factors?

Personnel Objectives

What are the objectives of the personnel department over the next three years?

Where / how are these objectives developed?

How do these objectives differ from those at HQ and the other division?

What information on HR issues has to be provided to HQ?

Do they look for information on

Absenteeism	yes / no
Labour turnover	yes / no
Overtime	yes / no
Staffing levels	yes / no
HR problems	yes / no
Cost of personnel dept.	yes / no
Strikes / disputes	yes / no

Why is this information collected?

Communications and Involvement

Communications / Involvement Mechanisms

Where are policies on communications formulated (HQ / Finland)?

Are policies in Finland more / less / about the same as those in HQ / other divisions?

What methods of communication are used?

	HQ	Finland
Trade unions		
Work councils		
Quality circles		
Suggestion schemes		
Teambriefing		
Company magazines		
Disclosure of financial information		
Meeting between management and employees		
Other		

Recruitment and Selection

Who makes the recruitment decision?

What types of selection methods are used?

	HQ	Finland
Application forms		
Interviews		
Psychometric testing		
References		
Aptitude tests		
Assessment centres		

Pay and Benefits

How is pay determined?

Where are pay levels determined?

Do any of the following schemes operate?

Profit sharing / Share Ownership / Job evaluation / Performance related pay / Incentive schemes

Is there any performance management? Who decides about it?

Training and Development

% of annual salary bill spent on training (HQ / Finland)

No. of training days received by each employee

Managers Professional / technical Clerical Manual

Type of training

Is training / development linked to

Selection Career planning performance appraisal compensation

Type of management development programme and where do these take place?

Employee Relations

What would you say are the main human resource problems facing the company at the moment?

Do these differ from those being experienced in the parent company ?

How do you intend to resolve these problems?

What is the overall Philosophy towards managing Staff

Is there a mission statement ?

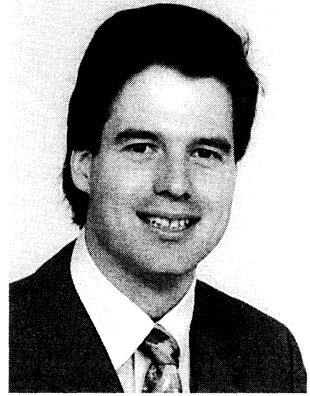
Is this given to staff?

Is there any overall policy which integrates HR issues?

Die finnisch-deutschen Beziehungen in einem sich integrierenden Europa

Peter A. Fischer¹

Lic. rer. pol., geb. 1966. Studium d. Wirtschaftswissenschaften Unvers. Bern/Schweiz und am Inst. f. Weltwirtschaft Kiel/Deutschland. 1990 Forschungsaufenthalt am Institute of Migration in Turku/Finnland; 1991/92 Assistent am Volkswirtschaft. Institut d. Unvers. Bern, seit 1993 wiss. Mitarbeiter am Institut für Wirtschaftspolitik der Universität der Bundeswehr, Hamburg.



Marc Suhrcke¹

Dipl.-Kfm. lic. oec. int., geb. 1968. Studium d. Betriebswirtschaftslehre Unvers. Trier; Aufbaustudium Internationale Wirtschaftsbeziehungen Universität Konstanz. Seit 1995 Stipendiat der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG am Graduiertenkolleg „Integrationsforschung“ der Universität Hamburg und Mitarbeiter am Institut für Wirtschaftspolitik der Universität der Bundeswehr, Hamburg.



Die finnisch-deutschen Beziehungen seit 1945 sind ein beeindruckendes Stück Geschichte. Gemessen in Zahlen zeigen sie u. a. die Entwicklung Deutschlands zum wichtigsten Handelspartner Finnlands, zu einem wichtigen Zielgebiet für finnische Direktinvestitionen im Ausland und zur zweiten Heimat für zur Zeit rund 15.000 Auslandsfinnen. Doch hinter solch „nackten“ Zahlen verstecken sich Geschichten, die erzählt, verstanden und interpretiert werden wollen. Für den engagierten Zeitzeugen repräsentieren die erwähnten Daten ein persönliches Lebenswerk. Für den jüngeren Ökonomen sind dieselben Zahlen Ausdruck einer außergewöhnlich erfolgreichen Periode der Wirtschaftsgeschichte, während der sich zwei vom Krieg mitgenommene Staaten zu „Wirtschaftswunderländer“ entwickelten. Innert fünfzig Jahren wandelte sich Finnland aus mitteleuropäischer Sicht wirtschaftlich vom peripheren Agrarstaat zur hochentwickelten Industrienation und politisch von einem mit der ehemaligen UdSSR „freundschaftlich verbundenen“ neutralen Staat zu einer vollständig integrierten Region der Europäischen Union. So erzählen die erwähnten Zahlen denn auch besonders eindrücklich die Geschichte dessen, was Volkswirte „ökonomische Integration“ nennen.

Um Geschichten besser zu verstehen, bedarf es theoretischer Erklärungsansätze und Bewertungsmaßstäbe. Die wirtschaftspolitische Theorie internationaler Beziehungen bietet dazu zwei verschiedene Ansätze an. Einerseits existiert die klassische Theorie des Handels zwischen zwei weitgehend unabhängigen Staaten. Andererseits gibt es das theoretische Modell einer vollständig globalisierten Wirtschaftsgesellschaft, in der Wirtschaftsräume vollständig integriert sind. Dazu gehört nicht nur, daß der Handel zwischen politischen Räumen vollständig liberalisiert wurde, sondern auch daß Kapital und Arbeit völlig mobil sind. Im nach der Einleitung zweiten Abschnitt dieses Beitrags soll im folgenden kurz erläutert werden, wodurch

sich die beiden wirtschaftstheoretischen Ansätze unterscheiden. Das besondere Augenmerk wird dabei der Frage gelten, wie die klassische Handelstheorie und die Theorie vollständig integrierter Räume zu einer Interpretation der finnisch-deutschen Beziehungen beitragen können. Der mit „Globalisierung: Zukunftsvision oder Mythos?“ überschriebene Abschnitt schließlich geht kurz auf den Realitätsbezug der beiden Modellvorstellungen ein.

Dem eigentlichen Rückblick auf die 50 Jahre finnisch-deutscher Wirtschaftsbeziehungen ist der zentrale dritte Abschnitt dieses Kapitels gewidmet. Darin werden Zahlen zur Entwicklung von Handel, Kapitalmobilität und Arbeitskräftemobilität dargestellt und im Lichte der im ersten Teil vorgestellten Theorien diskutiert. Der vierte, zusammenfassende Abschnitt schlägt Möglichkeiten vor, von der dargelegten Geschichte der finnisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen zu lernen und daraus wirtschaftspolitische Herausforderungen und Chancen für die künftige Entwicklung abzuleiten.

Wirtschaftsbeziehungen in einem sich integrierenden Umfeld

Innerhalb der internationalen Wirtschaftstheorie existieren parallel verschiedene Erklärungsansätze. Diese konkurrieren teilweise miteinander. Hauptsächlich jedoch hängt es vom Entwicklungs- und Integrationsstand der zu betrachtenden Märkte ab, welcher Ansatz zur Erklärung beobachteter Handels-, Kapital- oder Migrationsströme besonders geeignet ist. Im folgenden sollen die verschiedenen Theorien nach zwei Kriterien unterschieden und kurz vorgestellt werden. *Erstens* stehen der traditionellen, (*neo*)klassischen *Handelstheorie* die Ansätze der sog. *neuen Handelstheorie* gegenüber. Während die (*neo*)klassische Handelstheorie sich besonders zur Erklärung des Handels zwischen relativ unterschiedlichen Staaten eignet, helfen letztere zu verstehen, wieso sich auch der Austausch von ähnlichen Waren zwischen ähnlichen, unabhängigen Ländern oft lohnt. Seit neuerem hat eine *zweite* Unterscheidung an Bedeutung gewonnen: den reinen Handelstheorien stehen vermehrt *internationale Globalisierungstheorien* gegenüber. Letztere gehen davon aus, daß nebst Gütern auch Produktionsfaktoren zumindest teilweise international mobil sind. Wie gezeigt werden soll, hat diese zweite Unterscheidung insbesondere für die Bedeutung von politischen Staatsgrenzen weitreichende Konsequenzen. Internationale Globalisierungstheorien sind um so geeigneter, internationale Wirtschaftsbeziehungen zu erklären, um so wirtschaftlich integrierter die beteiligten Räume sind.

Wirtschaftsbeziehungen zwischen unabhängigen nationalen Handelspartnern

Traditionell werden internationale Handelsbeziehungen mit Hilfe der auf Ehli Heckscher, Bertil Ohlin und Paul Samuelson (deswegen oft auch einfach HOS-Welt genannten) neo-klassischen Handelstheorie analysiert und interpretiert. Diese leitet die Begründung für Handel daraus ab, daß nationale Volkswirtschaften über verschiedene Produktionsfaktoren in unterschiedlichem Ausmaß verfügen. Während ein Land beispielsweise mit einer bestimmten Art von Arbeitskräften im Verhältnis zu einer bestimmten Art von Sachkapital relativ reich ausgestattet sei, habe ein anderes Land beispielsweise eine bestimmte Art natürlicher Ressourcen besonders reichhaltig zur Verfügung. Da zur Produktion verschiedener Güter Produktionsfaktoren idealerweise in unterschiedlichem Verhältnis eingesetzt werden müssen, lohnt es sich für jedes Land, sich auf die Produktion derjenigen Güter zu spezialisieren, in der es einen relativen Ausstattungsvorteil hat, um danach ein Teil dieser Waren international gegen solche zu tauschen, die im Inland weniger kompetitiv hergestellt werden könnten.

Eine wichtige implizite Annahme des HOS-Ansatzes besteht darin, daß Länder bestimmte Produkte in erster Linie deshalb kompetitiver herstellen können, weil sie mit den dazu benötigten Produktionsfaktoren *relativ reich* ausgestattet sind. International unterschiedliche Technologien, Wettbewerbs- oder Größenverhältnisse dürfen dabei keine entscheidende Rolle spielen. Produktionsfaktoren werden in der HOS-Welt als zwar innerhalb der verschiedenen Sektoren eines jeden Landes mobil, international jedoch völlig immobil angesehen. Solange dies zutrifft, besitzen Regierungen in ihrer Handels- und Wirtschaftspolitik einen verhältnismäßig großen Gestaltungsspielraum. Mit Zöllen und Tarifen können sie beispielsweise einzelne Wirtschaftszweige dem internationalen Wettbewerbsdruck teilweise entziehen. Dies

hat dann zwar in der Regel eine Senkung des gesamtwirtschaftlichen Wohlstandes zur Folge und verhindert notwendige Strukturanpassungen. Solange es jedoch nicht durch den Exodus von dadurch benachteiligten Produktionsfaktoren „bestraft“ wird, können handelspolitische Maßnahmen für mehr oder weniger offenkundige Industrie-, Struktur- und/oder Wohlstands-umverteilungsziele eingesetzt werden, ohne daß dadurch kurzfristig erkennbar große Kosten entstehen müssen.

Die neo-klassische Handelstheorie eignet sich meist uneingeschränkt zur Erklärung von Handel zwischen wirtschaftspolitisch unabhängigen Ländern, die nicht beide hochentwickelt sind. In der HOS-Welt spiegeln Handelsströme entweder relative Ausstattungsvorteile oder handelspolitische Strategien der beteiligten Länder wider. Je größer der Anteil der gehandelten Produkte an der gesamten Wertschöpfung, je offener also die entsprechende Volkswirtschaft, desto eher widerspiegeln Handelsströme tatsächliche Knappheitsverhältnisse. Treffen die Annahmen der HOS-Welt zu, sollten sich zudem die exportierten und importierten Waren relativ stark voneinander unterscheiden. Güter einer Industrie werden importiert, die einer anderen im Inland produziert und exportiert; der Handel ist inter-industriell.

Die Tatsache, daß besonders zwischen entwickelten Ländern ein Großteil des Handels von intra-industrieller Natur ist, d. h. relativ sehr ähnliche Güter ausgetauscht werden, die sich von ihrem relativen Faktorgehalt kaum unterscheiden, hat wesentlich zur Entwicklung der sog. *Neuen Handelstheorie* beigetragen.² Diese identifiziert *unterschiedliche Wettbewerbsverhältnisse* und steigende *Skalenerträge* als zusätzliche Gründe für internationalen Handel.

Herrschen in einem Land, beispielsweise auf dem Markt für Landmaschinen, monopolistische oder *oligopolistische* Verhältnisse und sind deshalb diese Güter relativ zu Wettbewerbsbedingungen überteuert, so kann ein ausländischer Anbieter mit dem Verkauf seiner Maschinen selbst dann noch Gewinn machen, wenn er Transportkosten in Kauf nehmen muß. So ist es möglich, daß es sich für beide Produzenten lohnt, Maschinen ins jeweils andere Land zu exportieren, um an dortigen Oligopolrenten zu partizipieren; es kommt zu *intra-industriellem* Handel (Brander/Krugman, 1983, für eine Übersicht siehe auch Grossmann/Peschutter, 1994). Eine andere Möglichkeit bildet die Existenz von *Skalenerträgen*. Führen z. B. hohe Fixkostenanteile – wie sie für forschungs- und entwicklungsintensive Produkte üblich sind – dazu, daß eine Steigerung der Produktion bestimmter Güter um 10% zu einer Erhöhung der Produktionskosten um deutlich weniger als 10% führt, so entstehen dadurch Anreize, sich auf die Produktion eines bestimmten Gutes zu spezialisieren, selbst wenn zur Herstellung des anderen Gutes Produktionsfaktoren im gleichen Verhältnis benötigt würden. Internationaler Handel bietet dann die Möglichkeit, den Absatzmarkt weiter auszuweiten und so Größenvorteile auszunutzen. Wenn Konsumenten trotzdem die Vielfalt des Angebots schätzen und beispielsweise zwei sich nur leicht unterscheidende Autos dem Angebot nur eines einzigen Kraftwagenherstellers klar vorziehen, entstehen zusätzliche Anreize zum Import und Export von sehr ähnlichen Gütern (Dixit-Stiglitz 1977, Krugman 1980).

Im Gegensatz zur neo-klassischen vermag die neuere Handelstheorie besonders den Handel mit relativ ähnlichen Gütern zu erklären, welche in Märkten verkauft werden, auf denen unvollständiger Wettbewerb herrscht und/oder die relativ entwicklungskostenintensive Waren herstellen. Sie bewährt sich deshalb in erster Linie in der Analyse von Wirtschaftsbeziehungen zwischen relativ ähnlichen, hochentwickelten Ländern. Solange die Ansätze der neuen Handelstheorie bei der Annahme bleiben, daß Produktionsfaktoren international weitgehend immobil sind, beläßt auch diese Theorie den nationalen Regierungen einen relativ breiten Spielraum für strategische Eingriffe resp. liefert diesen gar eine theoretische Begründung dafür (Brander/Spencer 1984, Helpman/Krugman 1990).³ Nationalen Staatsgrenzen und ihrer Überwindung galt seit jeher das Hauptaugenmerk der internationalen Handelstheorie. Dies ändert sich jedoch, wenn auch Produktionsfaktoren international mobil sind. Mit zunehmender ökonomischer und institutioneller Integration, wie sie etwa für das Europa des späten 20. Jahrhunderts typisch sind, gewinnen damit sog. Globalisierungstheorien potentiell an Bedeutung.

Wirtschaftsbeziehungen in einem integrierten Raum

Der Gegenpol zu rein handelstheoretischen Vorstellungen bilden internationale Globalisierungstheorien, bei denen angenommen wird, daß zumindest ein Teil der Produktionsfak-

toren (etwa Kapital und spezialisierte Arbeitskräfte) über nationale Staatsgrenzen hinweg nahezu völlig mobil ist. Bereits Mundell (1957) untersuchte die Implikationen von Faktormobilität in der klassischen HOS-Welt und zeigte, daß dabei Handel und internationale Wanderungen von Produktionsfaktoren (Kapital oder Arbeit) Substitute sind. Unterscheiden sich zwei Räume in erster Linie durch ihre relative Ausstattung mit Produktionsfaktoren, so können diese Unterschiede alternativ entweder durch Spezialisierung der Produktion und Handel von Gütern oder durch Wanderung von mobilen Produktionsfaktoren und Ausgleich der relativen Ausstattung stattfinden. Dort wo ein mobiler Produktionsfaktor relativ knapper ist, wird er besser entlohnt. Dadurch entstehen automatisch Anreize zur Wanderung und zum Faktorpreisausgleich, ebenso wie in freien Märkten auch die Preisanreize zu Handel und Faktorpreisausgleich führen sollten (bekannt auch als sog. Faktorpreisausgleichstheorem, Samuelson, 1949). Ob dabei Integration eher über Handel oder über die internationale Mobilität von Produktionsfaktoren stattfindet, hängt in erster Linie von den relativen Kosten ab. In der „reinen“ neo-klassischen Handelstheorie, bei der kein Land bspw. durch nicht akkumulierbare Ressourcen oder technologischem Vorsprung absolute Produktionsvorteile hat, fördern beide, Handel und Faktorzwanderungen, gleichermaßen die internationale Konvergenz und die räumliche Gleichverteilung von Ausstattung und Produktion (Barro/Sala-i-Martin, 1995).

Solange nur Güter gehandelt werden, gilt die auf David Ricardo zurückgehenden Erkenntnisse vom *relativen Wettbewerbsvorteil*. Danach lohnt es sich für Länder selbst dann, sich dem internationalen Handel zu öffnen, wenn eines der Länder in der Produktion aller Güter absolut überlegen ist. Dieses kann sich dann auf die Produktion desjenigen Gutes spezialisieren, indem es *relativ* überlegener ist. Dabei kommt es allerdings nicht unbedingt zum Produktivitätsausgleich. Am Ort mit dem absoluten Wettbewerbsvorteil bleiben die Produktionsfaktoren besser bezahlt. Wird es nun einigen davon möglich, international zu wandern, so besteht für sie ein Anreiz vom absolut benachteiligten Ort wegzuziehen. Damit werden mobile Produktionsfaktoren knapper und müssen auf Kosten der immobilien Faktoren besser bezahlt werden. Faktormobilität verstärkt somit den Trend zur Spezialisierung. Sie erhöht die Bedeutung von *absoluten* Wettbewerbsvorteilen zur Erklärung von Handelsströmen und Kapital- und Arbeitskräftewanderungen (Jones, 1980). Bei vorhandenen absoluten Wettbewerbsunterschieden sollte ökonomische Integration zwar nach wie vor die Konvergenz der Entlohnung zumindest der mobilen Produktionsfaktoren fördern. Sie führt jedoch nicht mehr zu einer räumlichen Gleichverteilung der Produktionsstruktur und Faktorausstattung. Die Struktur und Geographie des Raumes gewinnen wirtschaftlich an Bedeutung.

Sind für Beziehungen zwischen entwickelteren Volkswirtschaften nicht mehr nur reine Ausstattungsunterschiede sondern vermehrt auch die Annahmen der neueren Handelstheorie (Wettbewerbsverhältnisse, Skalenerträge) bedeutsam, so verändert dies die Wirkung der Faktormobilität nicht grundlegend. Allerdings sind dann Handel und Faktormobilität oft nicht mehr Substitute, sondern bedingen sich gegenseitig.⁴ Wir können dann erwarten, *gleichgerichtete* Veränderungen in Handelsströmen und Faktorzwanderungen zu beobachten. Dabei ist theoretisch wahrscheinlich, daß es zumindest vorübergehend eher zu einer divergenten als zu einer konvergenten Entwicklung von Nettoabwanderungs- und Einwanderungsgebieten kommt (Krugman/Venables, 1994, Krugman, 1995). Unter gewissen Umständen kann dabei der Wanderung von Arbeitskräften eine zentrale Rolle bei der Entstehung von neuen Zentrums-Peripheriemustern zukommen (Fischer, 1997).

Insgesamt ist in „globalisierten“, integrierten Wirtschaftsräumen der Wettbewerbsdruck und Anreiz zur räumlichen Spezialisierung wesentlich höher als wenn Länder lediglich miteinander Handel treiben. Dem „Voice“ und „Exit“ (Hirschman, 1970) potentiell mobiler Produktionsfaktoren kommt dabei entscheidende Bedeutung zu. Besteht nämlich Freizügigkeit für Produktionsfaktoren, so können ineffiziente Systeme und Regelungen durch den Wegzug (dem „Exit“) mobiler Produktionsfaktoren (oder nur schon dessen Androhung mittels „Voice“) wirksam sanktioniert werden.

In einem globalisierten, integrierten Wirtschaftsraum verliert die traditionelle Fixierung der *Nationalökonomie* auf *nationale* Staatsgebiete ihre Berechtigung. Wenn Produktionsfaktoren international völlig mobil sind, hängt ihr Einsatz und ihre räumliche Verteilung nicht mehr in erster Linie von Staatsgrenzen, sondern vom lokal unterschiedlichen Angebot immobilien

Produktionsfaktoren ab, mit denen zusammen ein bestimmtes Produkt besonders kostengünstig und damit wettbewerbsfähig hergestellt werden kann. Daneben bestimmen lokal unterschiedliche Nachfragemuster, Transaktions- und Transportkosten die „ökonomische Geographie“ von Wirtschaftsbeziehungen in einem integrierten Raum (Krugman, 1991). Je geringer die Transaktions- und Transportkosten, um so wichtiger werden standort-spezifische „natürliche“ oder historisch gewachsene Vorteile.

Die Globalisierung schafft neue, von bestehenden Staatsräumen weniger abhängige Wirtschaftsräume und erhöht die Bedeutung der relativen Attraktivität von spezialisierten, natürlichen (Integrations-)Regionen (Jaquemin/Sapir, 1991). Sie stellt damit das bestehende politische System vor ganz neue Herausforderungen (siehe dazu Abschnitt 4.2). Daraus ergibt sich auch, daß in integrierten Wirtschaftsräumen inter-nationale Handelsströmen und Kapital- und Arbeitskräftewanderungen zwischen zwei nationalen Staatsgebilden nur noch bedingt etwas über wirtschaftliche Unterschiede aussagen, da sich dahinter unter Umständen sehr verschiedene wirtschaftliche Beziehungen zwischen sehr heterogenen Regionen der beiden Länder verbergen.

Globalisierung: Realität, Zukunftsvision oder Mythos?

In der Zeit seit 1945 haben sich in Europa (und nicht nur dort) ohne Zweifel entscheidende politische Veränderungen hin zu einer verstärkten institutionellen Integration abgespielt, die über die Schaffung des Gemeinsamen Europäischen Binnenmarktes hinaus in Kürze mit der Bildung einer Währungsunion ihren vorläufigen Höhepunkt erreichen sollen. Verschiedene Faktoren des technischen Wandels haben einer Globalisierung der Wirtschaft zu zusätzlichem Auftrieb verholfen. „Globalisierung“ ist zu einem eigentlichen Modewort geworden, dem gerne sämtliche Notwendigkeit zu gesellschaftlichem Wandel zugeschrieben wird. So spricht etwa Giersch (1997) bereits vom 20. Jahrhundert als dem „Jahrhundert der Globalisierung“. Andererseits unterscheiden sich die einzelnen Länder gerade in Europa nach wie vor ziemlich stark voneinander und scheint es bis zu einer globalisierten Wirtschaft im Sinne von Abschnitt 2.2 noch ein weiter Schritt. Bairoch/Kozul-Wright (1996) beispielsweise titelte einen Aufsatz kürzlich mit „Globalisation Myths“. Globalisierung, Realität, Zukunftsvision oder Mythos? Einige Fakten sollen hier helfen, diese Diskussion ins richtige Licht zu rücken:

1. Die multilateralen Bestrebungen zur Handelsliberalisierung im Rahmen des GATT und seit kurzem der Nachfolgeorganisation WTO sowie die Schaffung eines Gemeinsamen Binnenmarktes haben in Europa seit dem 2. Weltkrieg zu einem signifikanten Wegfall von tarifären und nichttarifären Handelshemmnissen geführt. Ein einfacher Indikator dafür ist der sog. CIF-FOB-Faktor, der den durch Transport-, Versicherungs- und Abwicklungskosten beim Export entstehenden durchschnittlichen Aufschlag auf den Preis franko Grenze mißt. Dieser Faktor ist von knapp 10 Prozent des Warenwertes Mitte der Sechzigerjahre auf 8 Prozent Mitte der Siebzigerjahre und gut 6 Prozent Mitte der Neunzigerjahre gesunken (IMF, ann.). Zwischen 1930 und 1990 sind die Kosten für Seefracht um 52 Prozent, für Lufttransport um 84 Prozent und für Telekommunikation sogar um 99 Prozent gesunken (Hufbauer, 1991). Tatsächlich hat sich die internationale Verflochtenheit der Wirtschaft vor allem in den Fünfziger-, Sechziger- und Siebzigerjahren deutlich verstärkt. So hat sich etwa die sog. Handelsintensität, das Volumen von Exporten und Importen gemessen an der Höhe des gesamten Bruttoinlandprodukts, in den meisten europäischen Ländern von um die 20 bis 30 Prozent anfangs der Fünfzigerjahre auf um die 50 bis 60 Prozent Ende der Siebzigerjahre gut verdoppelt (OECD, ann.). Seither hat sich die internationale Handelsverflochtenheit jedoch auf diesem Niveau weitgehend stabilisiert. Nach wie vor werden in den meisten Ländern gut zwei Drittel aller produzierten Güter und Dienstleistungen international nicht gehandelt.

2. Multinationale Unternehmungen verkörpern das Kalkül der Globalisierungstheorien. Sinkende Transport- und Transaktionskosten erlauben es ihnen, sich die Möglichkeiten der Globalisierung zunutze zu machen, indem sie firmen- und standort-spezifische Produktionsvorteile mit Größenvorteilen kombinieren und ihre Waren nicht nur günstiger anbieten, sondern auch großflächiger absetzen.⁵ Theoretisch sollten dadurch in einem völlig integrierten Raum diverse multinationale Unternehmungen entstehen, die alle

bestimmte Tätigkeiten in ähnlichen Regionen konzentrieren, die dazu besonders geeignet sind. In der Tat haben sich der Bestand der ausländischen Eigentumsansprüche an inländischen Unternehmen und die damit verbundene Beschäftigung in multinationalen Betrieben vervielfacht (UNCTAD, 1994). Die „staatenlose Unternehmung“ (Business Week, 1990) blieb nichtsdestotrotz weitgehend Fiktion. Multinationale Unternehmungen zeigen weiterhin eine überraschend deutlich national geprägte Struktur ihrer Investitionen. Multinationale Firmen mit Hauptsitz in Deutschland beispielsweise beschäftigen nach wie vor 83 Prozent ihrer Angestellten im Forschungs- und Entwicklungsbereich in Deutschland, DuPont 90 Prozent in den USA. Zwischen 1981 und 1986 stammten nur gerade 6 Prozent aller technologie-spezifischen Ausgaben in Westeuropa von Firmen mit Sitz außerhalb Europas. In den USA betrug der Anteil ausländisch finanzierter Technologieaufwendungen nur 3 Prozent, in Japan sogar nur 1 Prozent (Patel/Pavitt, 1991).

3. Während der letzten zwei Jahrzehnte haben sich die Finanzmärkte der meisten Industrienationen stark internationalisiert. In vielen Ländern wurden bis in die Achtzigerjahre hinein bestehende Kapitalverkehrsvorschriften liberalisiert (für eine Übersicht siehe OECD, 1979, 1992). Die Krise des Europäischen Währungssystems EWS anfangs der Neunzigerjahre hat deutlich vor Augen geführt, daß die Transaktionen privater und institutioneller Investoren Volumina und Geschwindigkeiten erreicht haben, die es nationalen Notenbanken mittlerweile nahezu unmöglich machen, „gegen den Markt“ nachhaltig zu intervenieren. Auf den Finanzmärkten findet internationale Finanzarbitrage minuten-schnell statt. Investoren internationalisieren ihre Portfolios, um Risiko zu streuen; internationales Finanzkapital ist mobiler geworden (Obstfeld, 1995). Kurz: die internationalen *Finanzmärkte* sind zumindest zwischen den entwickelteren Ländern bereits global. Dennoch beschäftigt ein offensichtliches Paradox seit einigen Jahren die volkswirtschaftstheoretische Diskussion. Wären Kapitalmärkte tatsächlich international, müßten Investitionsentscheidungen alleine von ihrer voraussichtlichen Produktivität abhängen. Sie dürften nicht von inländischen Sparentscheidungen sondern nur von der weltweiten Knappheit des Kapitals bestimmt sein. Sinken beispielsweise in einem Land die inländischen Ersparnisse, während die rentablen Investitionsmöglichkeiten gleich bleiben, müßte es in einem vollständig globalisierten Markt zu einem entsprechenden Anstieg der Nettokapitalimporte kommen. Bereits 1980 zeigten jedoch zwei Ökonomen, was seither nach ihnen als Feldstein-Horioka Paradox benannt und empirisch wiederholt bestätigt wurde (Feldstein/Horioka, 1980; Feldstein/Bacchetta, 1991; Feldstein 1994): Trotz Globalisierung der Finanzmärkte ist weiterhin ein sehr starker und stabiler Zusammenhang zwischen inländischen Ersparnissen und Investitionen festzustellen, der von ausländischen Entwicklungen kaum beeinflußt wurde. Ein Beitrag zur Lösung des Rätsels besteht darin, zwischen Finanz- und *Sachkapital* zu unterscheiden. Während zumindest ein Teil des Finanzkapitals stark internationalisiert ist, bleiben ein Großteil der Sachkapitalentscheidungen offenbar national bestimmt.

4. Ein beeindruckender Indikator für die Zunahme internationaler Personenbeziehungen ist das Flugverkehrsaufkommen. Nach Angaben der internationalen Luftverkehrsgesellschaft IATA hat sich die Zahl der im internationalen Linienverkehr gebuchten und geflogenen (und statistisch erfaßten) Passagierkilometer zwischen 1949 und 1993 von 19 Milliarden auf 1046 Milliarden Kilometer mehr als verfünfzigfacht! Von 1983 bis 1993 wuchs die Zahl der gebuchten und geflogenen Passagierkilometer um durchschnittlich jährlich 7 Prozent, was bedeutet, daß sich die Personenkilometer in zehn Jahren verdoppelt haben. (IATA, ann.). Offensichtlich findet eine Internationalisierung vieler Geschäftstätigkeiten statt, die neue Formen der Migration mit sich bringt. Besonders das internationale Angebot von Dienstleistungen verlangt nach Mobilität von Spezialisten. Diese ist allerdings meist von kurzfristiger Natur. Geschäftsleute und Techniker fliegen für einen oder einige Tage an einen Einsatzort und danach wieder zurück. Eine klassische Migration im Sinne einer länger andauernden Verlegung des Wohnsitzes findet dabei nicht statt. Internationale dauerhafte Wanderungen bleiben in Europa Ausnahmereignungen. Durchschnittlich verlegten in Europa zwischen 1975 und 1990 jährlich zwischen 0,2 (Finnland) und 0,8 Prozent (Deutschland) ihren Wohnsitz über eine internationale Grenze (Eurostat, ann.). Da-

mit emigrierten zwischen 0,3 (Deutschland) und siebenmal (Norwegen) weniger Leute international als zwischen den Regionen innerhalb eines Landes. Die für volkswirtschaftliche Wirkungen entscheidenden Nettowanderungsströme bewegten sich innerhalb einer engen Bandbreite von jährlich plus minus einem halben Prozent der Bevölkerung und waren langfristig nahezu ausgeglichen (Eurostat, ann.). Zwar deuten neuere Untersuchungen darauf hin, daß der Anteil von Hochqualifizierten an den internationalen Wanderungen zunimmt (Wolter/Straubhaar, 1996). In absoluten Zahlen bleibt jedoch auch die internationale Änderung des Wohnsitzes von Hochqualifizierten ein marginales Phänomen. In Europa sind die Arbeitsmärkte national stark segmentiert, ist das Gros aller Arbeitskräfte nahezu völlig immobil.

Globalisierung ist also einerseits sicher mehr als bloß ein modischer Mythos. Dennoch ist die Modellwelt eines tatsächlich globalen Wirtschaftsraums, indem nationale Staatsgrenzen keine Rolle spielen und indem zumindest ein wesentlicher Teil der Produktionsfaktoren international mobil sind, vorläufig lediglich eine mögliche Zukunftsvision. Märkte für reales Kapital und Arbeitskräfte sind nach wie vor relativ kleinräumig dominiert. In letzter Zeit wurde verschiedentlich versucht, dieses an und für sich erstaunliche Phänomen zu erklären. So fragt etwa Lucas in einem Grundsatzartikel (Lucas, 1990) „Why doesn't capital flow from rich to poor countries“? Für die geringen Kapitalflüsse in Entwicklungsländer dürften dabei Unsicherheit, rechtliche Probleme und die meist mangelnde Ausstattung mit wichtigen komplementären Faktoren (Infrastruktur) entscheidend sein. Zur Erklärung der doch recht geringen Globalisierung von Sachkapital- und Arbeitsmärkten in entwickelten Ländern betonen neuere Ansätze den Aspekt der asymmetrischen Information (von „Insidern“ und „Outsidern“). Für viele Investitionsprojekte resp. deren Beurteilung sind ortsspezifisches Wissen und Kenntnisse nötig, welche von Nichtortsansässigen nur relativ schwierig und teuer erlangt werden können. So zeigen Gordon und Bovenberg (1996), daß sich die internationale Immobilität von Kapital u. a. damit erklären läßt, daß es für ausländische Investoren wesentlich schwieriger ist, das Risiko eines Scheiterns inländischer Investitionsprojekte abzuschätzen oder die Entwicklung im Immobilienmarkt richtig vorherzusehen. Mit ähnlichen informationstheoretischen Argumenten zeigen Fischer/Martin/Straubhaar (1997), daß für Arbeitskräfte Immobilität einen Wert hat, der es plausibel erscheinen läßt, wieso in Europa die Wanderungsbereitschaft so gering ist.

Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, daß „reine“ Theorien der Wirtschaftsbeziehungen in einem (vollständig) integrierten Raum vorläufig in der Realität stark relativiert werden müssen. Nichtsdestotrotz hat die internationale Integration von nationalen Volkswirtschaften zugenommen und ist Globalisierung schon als marginales Phänomen von wirtschaftspolitisch großer Bedeutung (Straubhaar 1996a, 1996b). So erscheint es geboten, neuere Globalisierungstheorien bei der Interpretation von Wirtschaftsbeziehungen insbesondere zwischen entwickelten Ländern wie Finnland und Deutschland zumindest in Betracht zu ziehen.

Rückblick: Die finnisch-deutschen Beziehungen seit 1945

Vom Agrarstaat zum EU-Partner

Ökonomisch war die Zeit seit dem 2. Weltkrieg in ganz Europa eine Periode außergewöhnlichen Wachstums verbunden mit wirtschaftlicher Integration. Tabelle 1 zeigt durchschnittliche Wachstumsraten des realen Bruttoinlandprodukts (BIP) für verschiedene Phasen der langfristigen Entwicklung und ausgewählte Länder. Die Wachstumsraten waren für die Zeit von 1950-92 überall deutlich höher als im vor- bzw. frühindustriellen Zeitalter (1820-70 bzw. 1870-1913) oder in der Phase der beiden Weltkriege (1913-50). In den beiden „Wirtschaftswunderländern“ Deutschland und Finnland war dieser Unterschied ganz besonders ausgeprägt. Während etwa die USA durchschnittliche jährliche BIP-Wachstumsraten von 2,0 Prozent, Großbritannien von 2,1 Prozent oder die Schweiz von 2,3 Prozent verzeichneten, wuchsen das finnische BIP um jährlich durchschnittlich 3,3 und das deutsche sogar um 3,9 Prozent.

Tabelle 1:
**Phasen der langfristigen Wirtschaftsentwicklung:
 Jährliche Wachstumsraten des realen BIP pro Kopf**

	<u>1820–70</u>	<u>1870–1913</u>	<u>1930–50</u>	<u>1950–92</u>
<i>Finnland</i>	0.8	1.4	1.9	3.3
<i>Deutschland (W)</i>	1.1	1.6	0.3	3.9
Frankreich	0.8	1.5	1.1	3.2
Holland	1.1	0.9	1.1	3.2
Italien	0.6	1.3	0.8	4.1
Norwegen	0.5	1.3	2.1	3.1
Schweiz	n.a.	1.5	2.1	2.3
U.K.	1.2	1.0	0.8	2.1
USA	1.3	1.8	1.6	2.0

Quelle: Maddison (1995)

Tabelle 2:
**Von Agrarstaat zum EU-Partner:
 Strukturwandel in Finnland**

<i>Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren in %</i>	<u>1960</u>	<u>1975</u>	<u>1995</u>
– Land- und Forstwirtschaft	36	15	8
– Industrie	31	36	28
– Handel und Dienstleistungen	33	49	64

Quelle: Statistics Finland, Employment Statistics

Wohl am ausgeprägtesten in ganz Europa war auch der wirtschaftlich-strukturelle Wandel in Finnland seit dem 2. Weltkrieg. Als „Kriegsverlierer“ nur knapp einer Annexion durch die ehemalige UdSSR entgangen, war Finnland 1945 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittlich von Land- und Forstwirtschaft geprägter, verhältnismäßig „armer“ Staat. Die Eigenstaatlichkeit hatte Finnland der UdSSR unter anderem mit der Zusicherung der Neutralität und eines besonders „freundschaftlichen“ Verhältnisses abgehandelt sowie dem Versprechen, umfangreiche Reparationszahlungen zu leisten. Finnland blieb bis heute das einzige Land, welches aus dem 2. Weltkrieg entstandene Reparationsverpflichtungen vollumfänglich erfüllte. Dies erwies sich im Nachhinein als für die Entwicklung des Landes außerordentlich vorteilhaft. So mußte nämlich für die Lieferung von Maschinen und industriellen Erzeugnissen an die UdSSR die dazu notwendige Industrie nach dem 2. Weltkrieg in einem nationalen Kraftakt erst überhaupt aufgebaut werden, was zu einer beispiellos schnellen Industrialisierung des Landes führte.

Die beim Aufbau der Industrie entstandenen wirtschaftlichen Erfahrungen sicherten zusammen mit den „besonderen Beziehungen“ zur UdSSR, die zu einem auf gegenseitiger Verrechnung basierenden bilateralen Tauschhandelssystem führten, der finnischen Industrie bis in die Achtzigerjahre hinein einen relativ sicheren und längerfristig planbaren Zugang zum russischen Absatzmarkt. Parallel dazu wurde bereits unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg die Öffnung der Exportindustrie und ihre Verflechtung mit Westeuropa gefördert.⁶ Große Teile der Binnenwirtschaft blieben allerdings monopolistisch organisiert und waren ebenfalls bis Ende der Achtzigerjahre vor dem internationalen Wettbewerbsdruck weitgehend geschützt. Mit

dem Zusammenbruch der ehemaligen UdSSR stürzte dies Finnland anfangs der Neunzigerjahre in die wirtschaftlich stärkste Krise, die das Land seit dem 2. Weltkrieg erlebt hatte. Während noch Ende der Achtzigerjahre praktisch Vollbeschäftigung herrschte, erreichte die Arbeitslosenrate 1993 eine Rekordhöhe von 20 Prozent. Seither schreitet die Erholung langsam voran.

Der rasante wirtschaftlich-strukturelle Umbruch in Finnland widerspiegelt sich eindrücklich in den sektorellen Beschäftigungsdaten (Tabelle 2). 1960 waren die finnischen Arbeitskräfte bereits praktisch zu gleichen Teilen in der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft und dem Handels- und Dienstleistungssektor beschäftigt (Tabelle 2). Während der industrielle Sektor seither kaum mehr wuchs und 1995 sogar etwas an Anteil eingebüßt hatte, entwickelte sich in Finnland um so schneller eine moderne Dienstleistungswirtschaft. 1995 waren bereits praktisch zwei Drittel aller Beschäftigten im Handels- und Dienstleistungssektor tätig und nur noch 8 Prozent in der Land- und Forstwirtschaft.

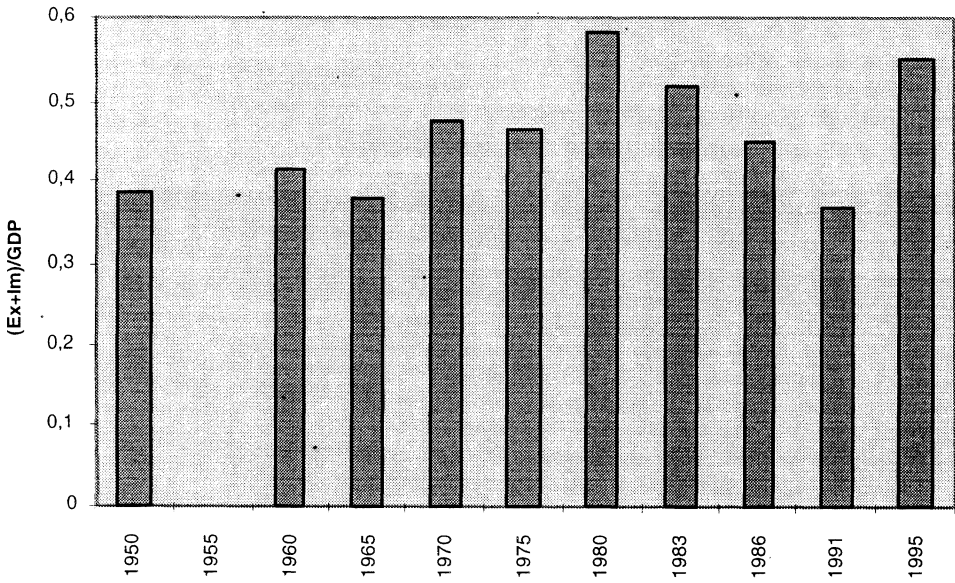
Politisch hinderte die Rücksichtnahme auf die UdSSR Finnland lange Zeit an einer vertieften wirtschaftlichen Integration mit Westeuropa. Mit den nordischen Ländern Dänemark, Island, Schweden und Norwegen verband Finnland die Mitgliedschaft im Nordischen Rat, der Nordischen Paß- und Zollunion sowie im Gemeinsamen Nordischen Arbeitsmarkt. Vor allem aus Rücksichtnahme auf die besonderen Notwendigkeiten der Finnischen Außenpolitik klammerte die Nordische Zusammenarbeit jedoch Fragen der weiteren wirtschaftlichen Integration bis Ende der Achtzigerjahre weitgehend aus. Erst der Beitritt der nordischen Länder zur Europäischen Freihandelszone (EFTA) machte aus dem Nordischen Arbeitsmarkt eine Freihandelszone, wobei Finnland von 1961 an als assoziiertes Mitglied teilnahm und erst 1986 Vollmitglied wurde (Fischer/Straubhaar, 1994). Dann allerdings ging mit dem Zusammenbruch der UdSSR alles sehr schnell: 1992 wurde Finnland zusammen mit den übrigen Nordischen Staaten Mitglied im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und seit 1995 ist das Land ein Vollmitglied der Europäischen Union (EU). Der Neutralitätsvorbehalt wurde fallengelassen. Gegenwärtig ist Finnland zudem das einzige Nordische Land, das die Aufnahmekriterien für Gründungsmitglieder der Europäischen Währungsunion erfüllt und auch beabsichtigt, dieser baldmöglichst beizutreten.

Internationaler Handel

Seit 1945 erlebte Finnland einen starken Wandel im Volumen, der Bedeutung von Ziel- und Herkunftsländer sowie der Struktur des internationalen Handels. Den finnisch-deutschen Beziehungen kamen dabei eine zentrale Stellung zu.

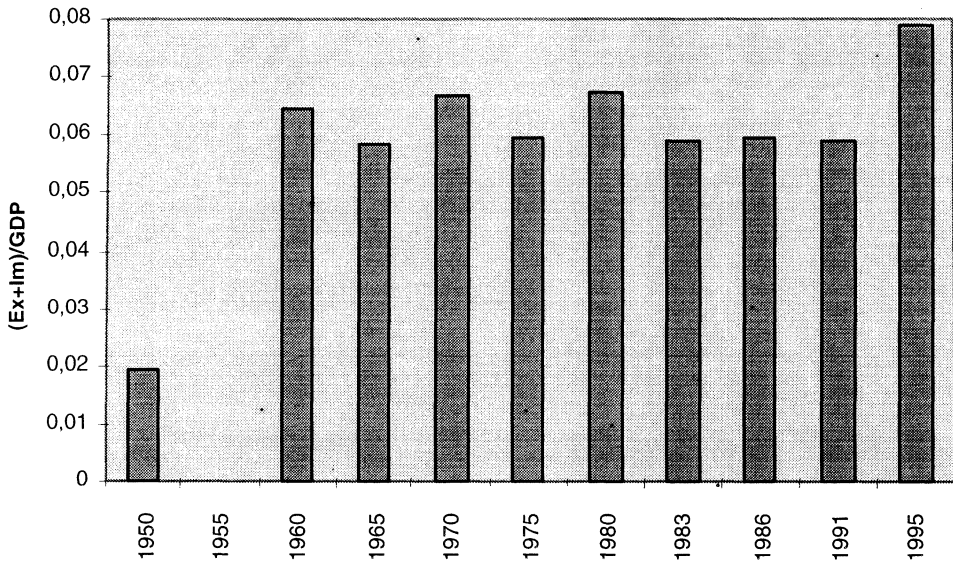
Ein möglicher Indikator der ökonomischen Integration eines Landes über internationalen Handel ist die sog. „Handelsintensität“, welche den Wert aller Exporte und Importe ins Verhältnis zur Höhe des Bruttoinlandprodukts setzt. Abbildung 1 zeigt, wie die Handelsintensität Finnlands mit dem Rest der Welt (in erster Linie wegen den Beziehungen zu der früheren UdSSR) bereits 1950 mit einem Wert von knapp 0,4 relativ hoch war und dann bis 1980 nochmals um 50 Prozent auf 0,6 zunahm. Danach allerdings reduzierte sich die Handelsintensität wieder deutlich und erholte sich erst kürzlich auf dem Wert von 1980.

Abb.1: Handelsintensität zwischen Finnland und der Welt 1950-95



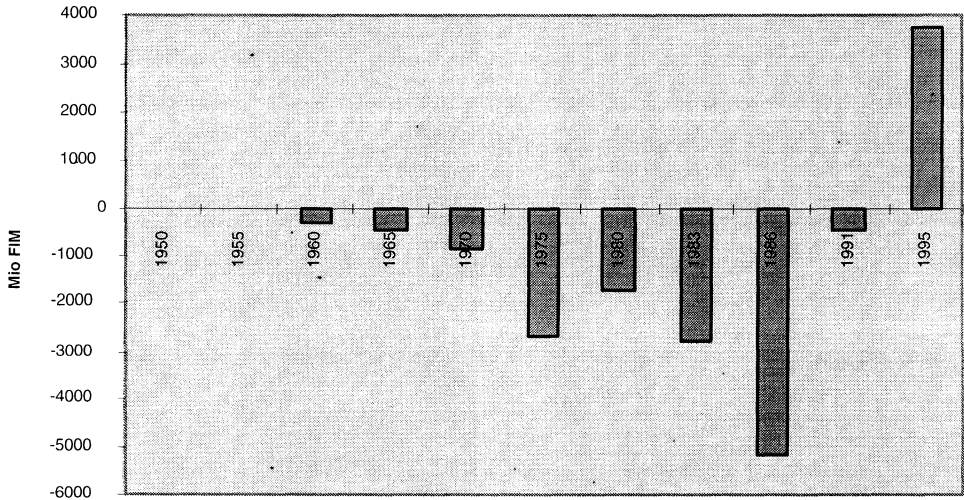
Quelle: Statistical Yearbook Finland

Abb. 2: Handelsintensität zwischen Finnland und Deutschland 1950-95



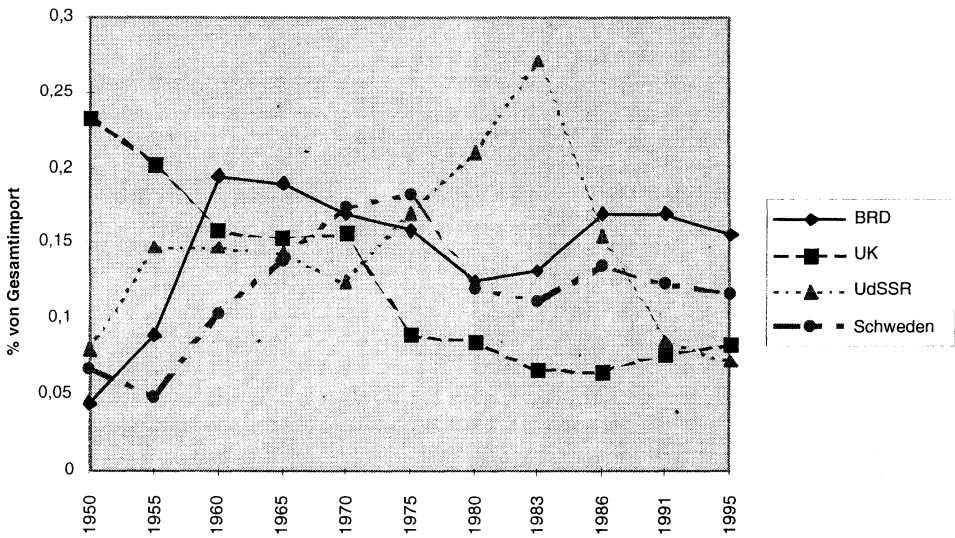
Quelle: Statistical Yearbook Finland

Abb. 3: Finnisch-deutscher Handel 1950-95



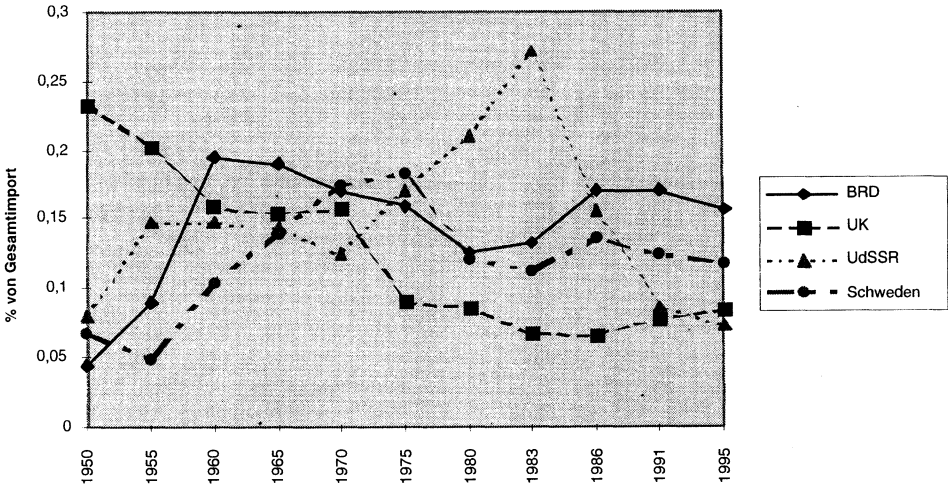
Quelle: Statistical Yearbook Finland

Abb. 4: Exportanteil der wichtigsten Handelspartner 1950-95



Quelle: Statistical Yearbook Finland

Abb. 5: Importanteil der wichtigsten Handelspartner 1950-95



Quelle: Statistical Yearbook Finland

Anders als die Handelsintensität mit dem Rest der Welt stieg die bilaterale Handelsintensität zwischen Finnland und Deutschland bereits zwischen 1950 und 1960 drastisch an, um sich mehr als zu verdreifachen (Abbildung 2). Danach blieb sie bis Ende der Achtzigerjahre ziemlich konstant, um allerdings anfangs der Neunzigerjahre nochmals einen kräftigen Aufschwung zu erleben. Abbildung 3 zeigt, daß letzteres in erster Linie auf einen Anstieg der finnischen Exporttätigkeit zurückzuführen ist. Während Deutschland traditionell ein Land war, mit dem Finnland teilweise deutliche Importüberschüsse verzeichnete, hat sich dies seit anfangs der Neunzigerjahre umgekehrt und konnte Finnland Rekordexportüberschüsse verzeichnen. Daß dabei die Währungspolitik und eine Verbesserung der Terms of Trade eine wichtige Rolle spielten, zeigt die Tatsache, daß deflationiert zu Preisen von 1970 der Handel Finnlands mit dem Rest der Welt 1995 nur gerade ausgeglichen gewesen wäre. Seit 1970 stiegen jedoch die Exportpreise in Finnmark deutlich stärker an als die Importpreise, weshalb Finnland 1995 einen Rekordüberschuß von zu laufenden Preisen nahezu 50 Milliarden Finnmark erzielte (eigene Berechnungen aufgrund von Daten der OECD).

Die strukturellen Veränderungen der Beziehungen mit den wichtigsten Handelspartnern veranschaulichen die Abbildungen 4 und 5. Bis 1975 war (West-)Deutschland als Exportmarkt für Finnland von deutlich geringerer Bedeutung als die ehemalige UdSSR, Großbritannien und Schweden. Bei den finnischen Importen jedoch gehörte Deutschland ziemlich gleichauf mit Schweden und der UdSSR seit jeher zu den drei wichtigsten Herkunftsländern.

Von 1975 bis 1985 vervielfachte sich dann zwischen Finnland und Rußland sowohl der Wert der Exporte nach wie der Importe aus der UdSSR. Erst in dieser Zeit wurde Rußland zum unbestritten wichtigsten Handelspartner Finnlands. Zwischen 1985 und 91 brach jedoch der Handel mit Rußland nahezu völlig zusammen. Interessant erscheint dabei allerdings, daß bereits in der Zeit des Zusammenbruchs des Osthandels, zwischen 1986 und 1991, der Anstieg des Handels mit Deutschland, Schweden und Großbritannien den Rückgang des Handels mit der UdSSR *mehr als nur kompensierte*. Die „Geschichte“ von der durch den Einbruch der Exportwirtschaft verursachten finnischen Wirtschaftskrise erscheint von den in Abbildung 4 dargestellten Zahlen her betrachtet als wenig glaubhaft.

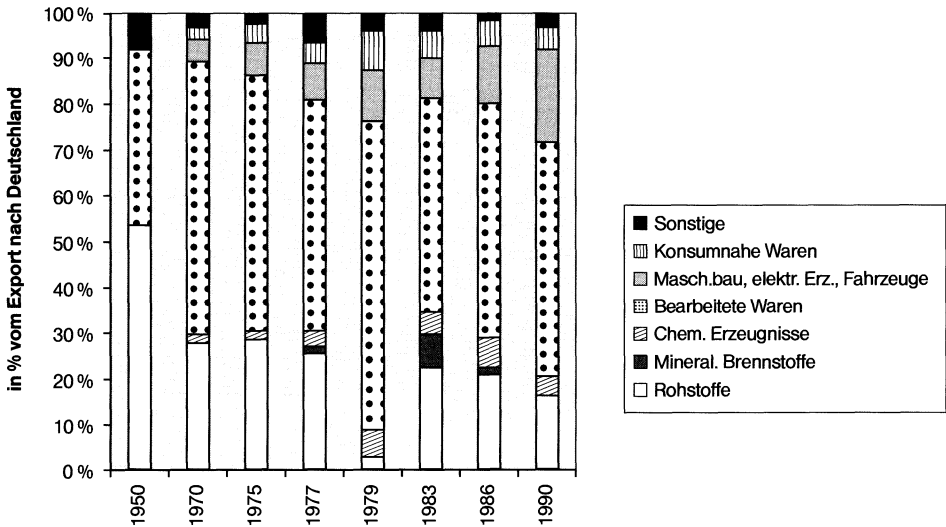
Seit Ende der Achtzigerjahre ist die ehemalige UdSSR als Handelspartner weniger bedeutend als die drei anderen betrachteten Staaten. Deutschland hingegen entwickelte sich seit 1975 zum wichtigsten Importeur und steht seit 1990 auch als Absatzmarkt für finnische Exportgüter an erster Stelle.

Aufschluß über die Struktur des bilateralen Handels zwischen Finnland und Deutschland

und dessen Veränderung geben Abbildung 6 und 7. Noch 1950 waren mehr als die Hälfte aller nach Deutschland exportierten Waren Rohstoffe, insbesondere Holz und Zellstoffe. Dieser Anteil nahm seither kontinuierlich auf rund ein Fünftel aller Exporte im Jahr 1990 ab. Gleichzeitig stieg der Anteil der bearbeiteten Waren, insbesondere in Finnland verarbeitete Papierprodukte, Holz-, Glas- und Textilwaren, stetig an. Ebenso verdeutlicht Abbildung 6 eindrücklich den Aufbau einer exportorientierten Maschinenbau- und Fahrzeugindustrie (inkl. Schiffsbau). 1950 noch praktisch inexistent, zeichnete diese Warengruppe 1990 bereits für über 15 Prozent aller finnischen Exporte nach Deutschland verantwortlich. Trotz ihres hohen (Marken-)Bekanntheitsgrades war der Anteil konsumnahen Waren mit 5 Prozent des Gesamtexports durchwegs vergleichsweise gering.

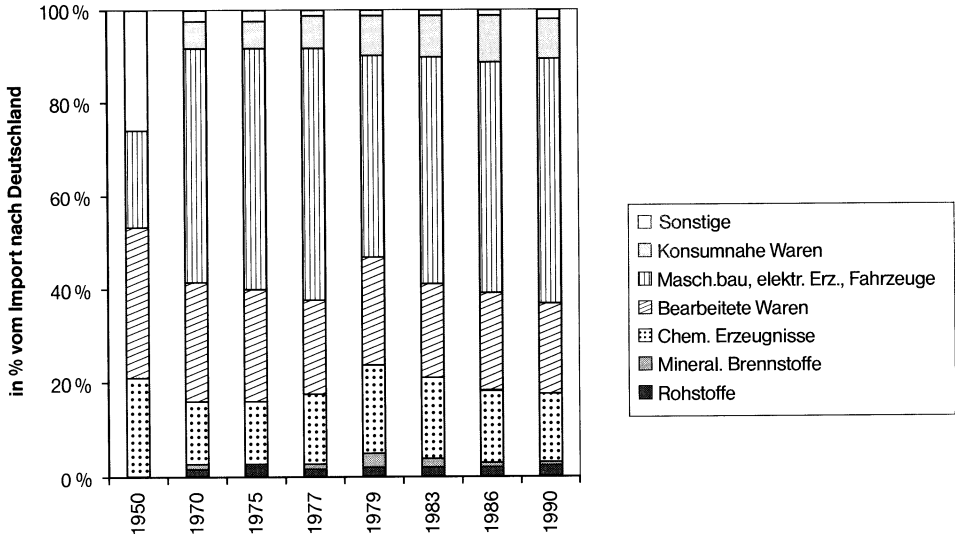
Bei den Importen aus Deutschland spielten Rohstoffe praktisch keine Rolle. Importiert wurden bearbeitete Waren, Maschinen, elektrische Erzeugnisse und Fahrzeuge. Vor allem Erzeugnisse aus dem Maschinenbau, elektrische Geräte und Fahrzeuge machen seit 1970 rund die Hälfte aller deutschen Exporte nach Finnland aus. Der Anteil sonstiger bearbeiteter Waren und chemischer Erzeugnisse nahm seit 1950 leicht ab.

Abb. 6: Export nach Deutschland nach Warengruppen (SITC) 1950-95



Quelle: Finnische Zollstatistik und Deutsch-Finnische Handelskammer

Abb. 7: Import aus Deutschland nach Warengruppen (SITC) 1950-90



Quelle: Finnische Zollstatistik und Deutsch-Finnische Handelskammer

Die dargestellten Entwicklungen des finnisch-deutschen Handels lassen sich leicht im Rahmen der in Abschnitt 2 diskutierten theoretischen Ansätze interpretieren. Noch 1950 entsprach der deutsch-finnische Handel offensichtlich den Erwartungen der klassischen HOS-Handelstheorie. Reich ausgestattet mit den entsprechenden natürlichen Ressourcen aber noch ohne eine ausgebaute, wettbewerbsfähige verarbeitende Industrie tauschte das relativ weniger entwickelte Finnland Rohstoffe gegen hochwertigere, bearbeitete Waren und Maschinenbauezeugnisse aus Deutschland. Vor allem in der Zeit bis 1980 hat die Integration Finnlands über den internationalen Handel stark zugenommen. Gleichzeitig entwickelte sich in Finnland eine wettbewerbsfähige Exportindustrie. Dabei spielten wohl die ursprünglich für europäische Verhältnisse niedrigen Lohnkosten und der sichere Ostabsatzmarkt ebenso eine Rolle wie auch zunehmend Spezialisierungs-, Größenvorteile und Marktgegebenheiten wie sie die sog. neue Handelstheorie beschreibt und analysiert. Entsprechend exportiert heute ein hochtechnologisiertes Finnland in erster Linie verarbeitete Waren (und importiert auch solche). Neben die klassischen, durch die natürliche Ausstattung begünstigten Exportartikel wie Papier und Holzwaren sind High-Tech-Produkte des Maschinen- und Fahrzeugbaus getreten, bei denen sich im Laufe der Jahre lokal auf wenige Orte konzentrierte finnisch-multinationale Unternehmen entwickelt haben, die in ihrem Marktsegment groß genug sind, um dem internationalen Wettbewerb standzuhalten. Abgesehen von der lokal aufgebauten Infrastruktur und dem entsprechenden Know-how dürfte für die Entwicklung vieler dieser Industrien die natürliche, ortsgebundene Ausstattung mit Produktionsfaktoren kaum mehr von entscheidender Bedeutung für die Standortwahl sein. Eher ausschlaggebend sind hier die von der neuen Handelstheorie thematisierten lokalen Skalenerträge und eventuell die Verfügbarkeit von Spezialisten („Humankapital“).

Die sowohl bei den Exporten nach wie den Importen aus Deutschland maßgebliche Zunahme des Handels mit industriellen Erzeugnissen des Maschinen- und Fahrzeugbaus weist ebenfalls darauf hin, daß sich der Charakter der finnisch-deutschen Handelsbeziehungen im Sinne einer verstärkten Globalisierung gewandelt hat. War der Handel früher in erster Linie inter-industriell, hat seither die Bedeutung von intra-industriellem Handel im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung stark zugenommen. Deutsche Porsches werden heute in Finnland ergänzt und montiert und danach von dort aus wieder exportiert. Konnten die Handelsbezie-

hungen von 1950 problemlos im Rahmen der klassischen HOS-Handelstheorie erklärt werden, scheinen heute neuere Theorien und Globalisierungsansätze besser geeignet, die Entwicklung des finnisch-deutschen Handels zu erklären. Doch sind Kapital und Arbeitskräfte tatsächlich auch internationaler, mobiler geworden?

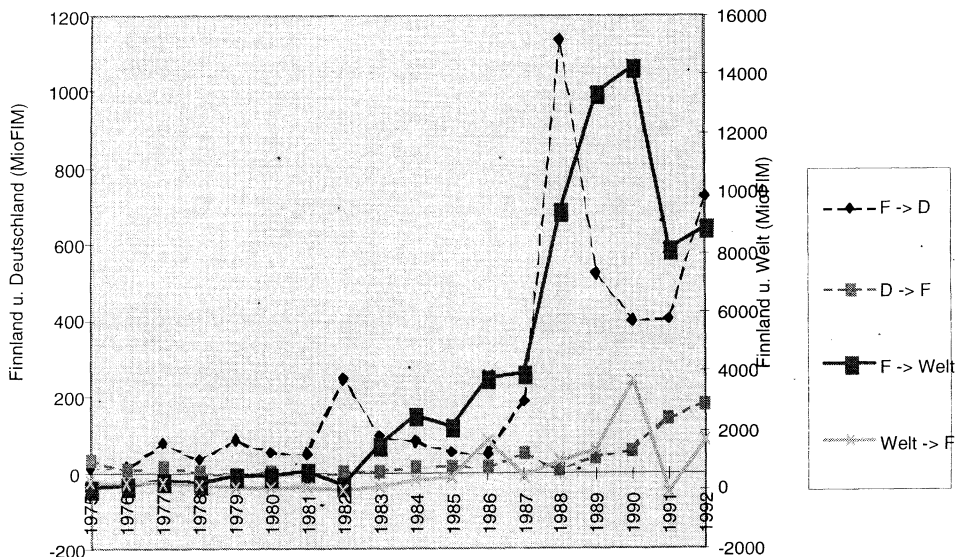
Mobilität von Kapital und Arbeitskräften

Traditionell war der finnische Kapital- und Finanzmarkt stark reglementiert. Kapitalmarkttransfers für Sachkapitalinvestitionen von finnischen Unternehmen im Ausland bedurften einer offiziellen Bewilligung. Der Zugang zu internationalen Kapitalmärkten war stark erschwert und blieb privaten Anlegern praktisch verwehrt. Ausländern waren diverse Investitionen in Finnland untersagt. Erst in den Achtzigerjahren wurden erste vorsichtige Liberalisierungsschritte eingeleitet. Dann, im Vorgriff auf und im Zusammenhang mit dem Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), wurden zwischen 1988 und 1992 praktisch sämtliche Restriktionen abgeschafft. Seither ist es sowohl finnischen Unternehmen wie Privaten frei möglich, Finanztransaktionen mit dem Ausland zu tätigen. Ebenso dürfen EU-Ausländer nahezu uneingeschränkt in Finnland investieren. Rechtlich gesehen hat sich somit der finnische Finanz- und Kapitalmarkt innert weniger Jahre praktisch vollständig liberalisiert und „globalisiert“.

Aufgrund der mit der schnellen Liberalisierung verbundenen zahlreichen Änderungen sind zu *Portfolioinvestitionen* (Investitionen in Aktien, Obligationen, längerfristige Geldmarktinstrumente und Finanzderivative) keine über längere Zeit vergleichbaren Daten vorhanden. Klar scheint lediglich, daß Portfolioinvestitionen von Ausländern in Finnland seit Ende der Achtzigerjahre in der Tat stark zugenommen haben. Volumenmäßig waren ausländische Portfolioinvestitionen in Finnland in den Neunzigerjahren gut zehnmal höher als finnische Portfolioinvestitionen im Ausland (Finnische Zentralbank, 1997).

Portfolioinvestitionen sind in erster Linie ein Indikator für die Globalisierung des Finanzmarktes. Offensichtlich hat sich in Finnland der Finanzmarkt nicht nur in kurzer Zeit stark internationalisiert, sondern es hat in Zeiten einer starken inländischen Rezession auch ein ausgeprägter Nettoimport an Portfoliokapital stattgefunden. Etwas anders sieht die Situation

Abb. 8: Direktinvestitionen 1975-92



Quelle: Bank of Finland und Kajaste/Parviainen/Ylä-Anttila (1992)

bei den Direktinvestitionen (projektgebundene langfristige Investitionen von Firmen) aus, wo die finnischen Investitionen im Ausland die ausländischen in Finnland um das Zwei- bis Vierfache übertrafen.

Direktinvestitionen eignen sich als Indikator für die Sachkapitalinvestitionstätigkeit. Für sie sind eher längerfristig vergleichbare Angaben vorhanden als für Portfolioinvestitionen. Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Direktinvestitionen Finnlands mit der Welt und mit Deutschland seit 1974 (in laufenden FIM). Auch hier ist ein „Globalisierungseffekt“ in den späten Achtzigerjahren offensichtlich. Im Gegensatz zu den Portfolioinvestitionen war aber die Direktinvestitionstätigkeit finnischer Firmen im Ausland wesentlich reger als diejenige ausländischer Firmen in Finnland. Zwischen 1987 und 1990 verfünffachten sich die finnischen Direktinvestitionen. Danach gingen sie allerdings wieder etwas zurück, um sich auf hohem Niveau zu stabilisieren. Die Direktinvestitionen finnischer Firmen in Deutschland folgen diesem Muster, wobei diese allerdings im Schnitt nur knapp ein Zehntel des Gesamtvolumens ausmachten. Auch die Direktinvestitionen deutscher Firmen in Finnland sind seit Mitte der Achtzigerjahre deutlich angestiegen und zwar stärker und konstanter als das Total der ausländischen Direktinvestitionen.

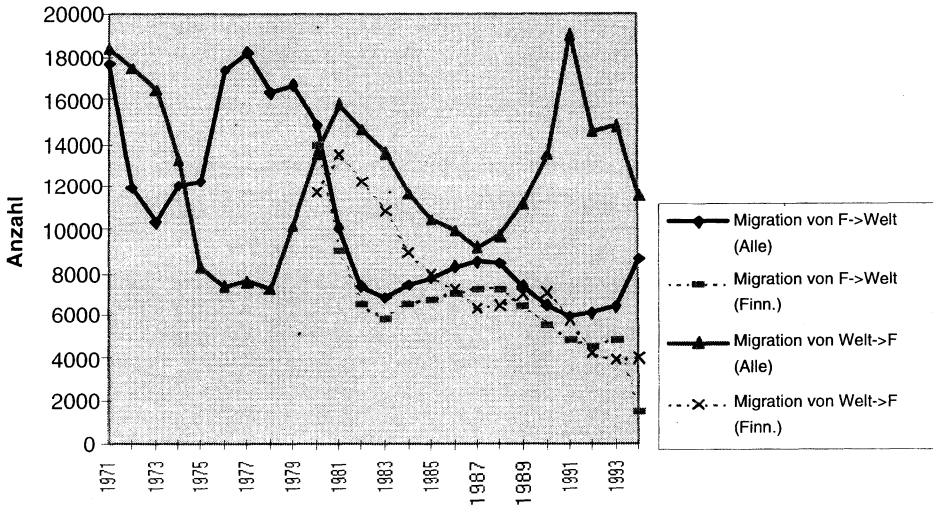
Während also das Ausland Finnland in erster Linie als Markt für Finanzanlagen entdeckte, waren finnische Firmen vermehrt im Ausland mit langfristigen projektgebundenen Direktinvestitionen aktiv. In den Neunzigerjahren waren die finnischen Direktinvestitionen doppelt bis viermal so hoch wie die Portfolioinvestitionen und auch zwei- bis viermal größer als ausländische Direktinvestitionen im Inland. Dafür waren in Finnland ausländische Portfolioinvestitionen rund zehnmal höher als Direktinvestitionen. Wahrscheinlich ist der spektakuläre Anstieg der Auslandsinvestitionen in erster Linie auf Internationalisierungsstrategien und strategische Vorbereitungen finnischer Firmen in Vorwegnahme des und im Zusammenhang mit dem Beitritt Finnlands zum EWR und zur EU zurückzuführen.

Die ökonomische Integration Finnlands über den Kapitalmarkt hat somit nicht nur rechtlich sondern auch wirtschaftlich stark zugenommen. Allerdings ist im Gegensatz zur Internationalisierung über den Handel diese Entwicklung nicht schon in den Sechziger- und Siebziger, sondern erst in den frühen Neunzigerjahren erfolgt. Für die finnischen Kapitalmärkte ist Globalisierung ein neueres, aber um so intensiveres Phänomen. Anfangs der Neunzigerjahre beliefen sich die finnischen Direktinvestitionen im Ausland auf zwischen gut 30 Prozent der gesamten inländischen Bruttoinvestitionstätigkeit 1991 und knapp 90 Prozent 1995 (Finnische Zentralbank, 1997; Yearbook of Nordic Statistics, ann.).

Während die internationale Kapitalmobilität zugenommen hat, ist ein ähnlicher Globalisierungseffekt bei der internationalen Migration nicht zu verzeichnen. Durch die Mitgliedschaft im Gemeinsamen Nordischen Arbeitsmarkt war es Nordischen Bürgern seit den Fünfzigerjahren ohne rechtliche Behinderungen möglich, ihren Wohnsitz von einem Nordischen Land in ein anderes zu verlegen und dort auch Inländern gleichgestellt zu arbeiten (Fischer/Straubhaar 1994, 1996). Seit 1992 gilt die Personenfreizügigkeit auch mit Deutschland und allen anderen Ländern der EU. Während es jedoch noch Ende der Sechzigerjahre und anfangs der Siebzigerjahre zu einer relativ starken Wanderung von Finnen nach Schweden und zurückkam, hat die Migrationsintensität seither kontinuierlich abgenommen (Abbildung 9). Die Einführung der Personenfreizügigkeit mit den restlichen EU-Ländern hatte keinen erkennbaren „Globalisierungseffekt“ zur Folge.

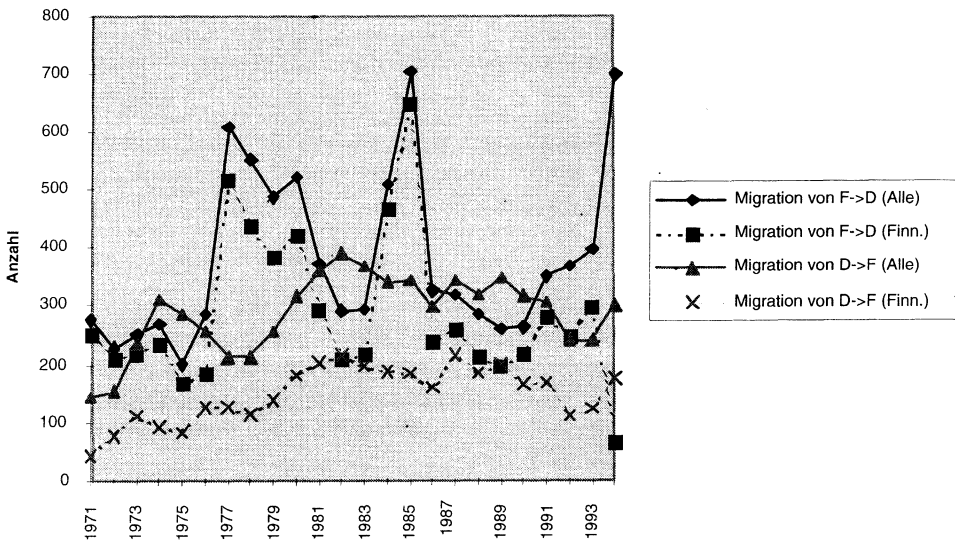
Finnland war traditionell das Land Europas mit dem geringsten relativen Ausländeranteil. Noch 1992 betrug der Anteil an Ausländern in Finnland lediglich 0,6 Prozent. Seit dem Zusammenbruch des Ostblocks nahm die Zuwanderung aus diesen Staaten zu. 1994 hatte sich der Ausländeranteil auf 1,1 Prozent erhöht (Yearbook of Nordic Statistics, ann.).

Abb. 9: Migration zwischen Finnland und der Welt 1971-94



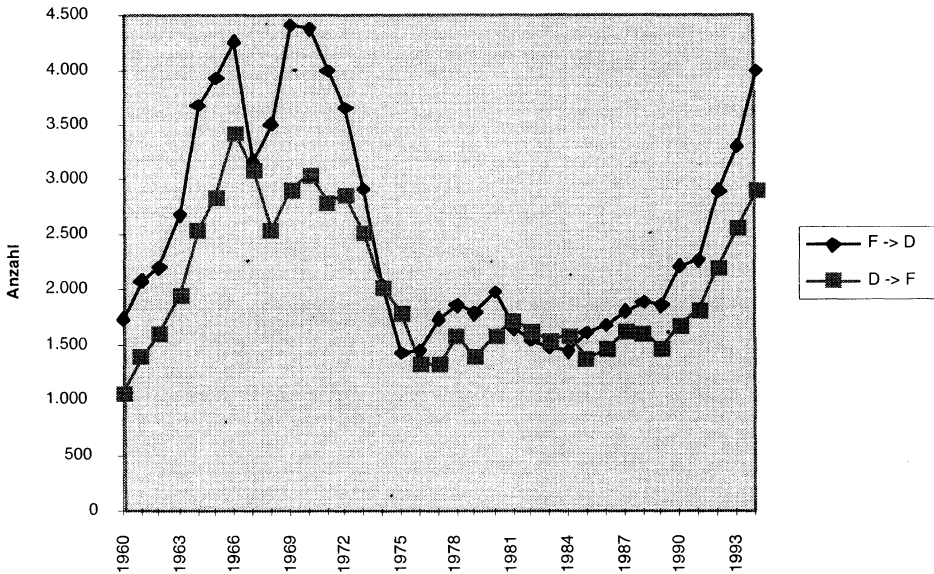
Quelle: Statistics Finland

Abb. 10: Migration zwischen Finnland und Deutschland



Quelle: Statistics Finland

Abb. 11: Migration zwischen Finnland und Deutschland (alle Personen) 1960-94

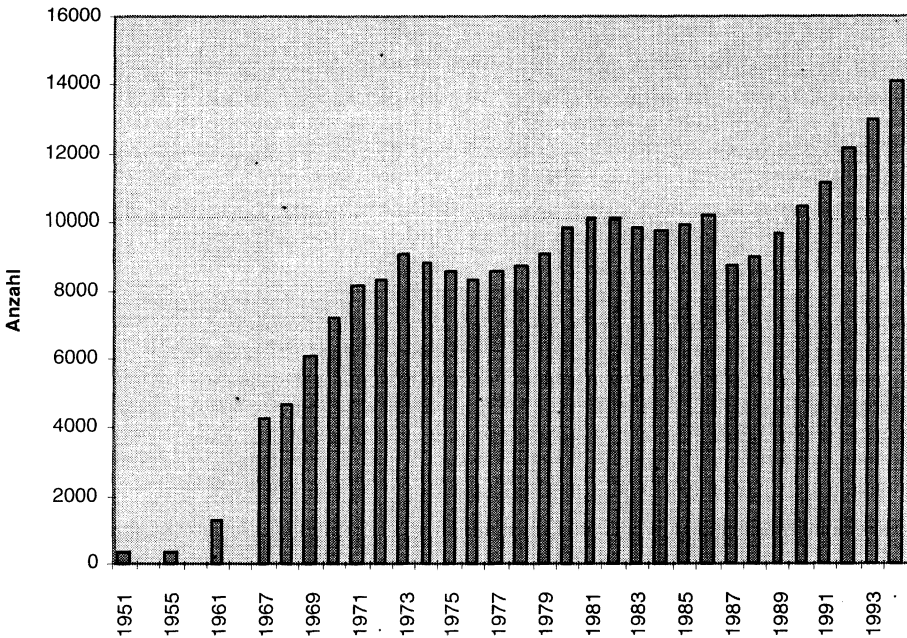


Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Migration zwischen Finnland und Deutschland hat Tradition. Nach finnischen Zahlen war Deutschland seit den Neunzigerjahren nach Schweden das zweitwichtigste Emigrationsland. Mit zwischen 200 und 600 auswandernden Personen jährlich bewegt sich diese Wanderung jedoch in absoluten Zahlen auf aus wirtschaftlicher Sicht erstaunlich geringem Niveau und ist über die Jahre praktisch ausgeglichen (Abbildung 10). Der allergrößte Teil aller Wandernden sind Finn(in)en. Deutsche wandern nur in sehr geringer Zahl nach Finnland aus.

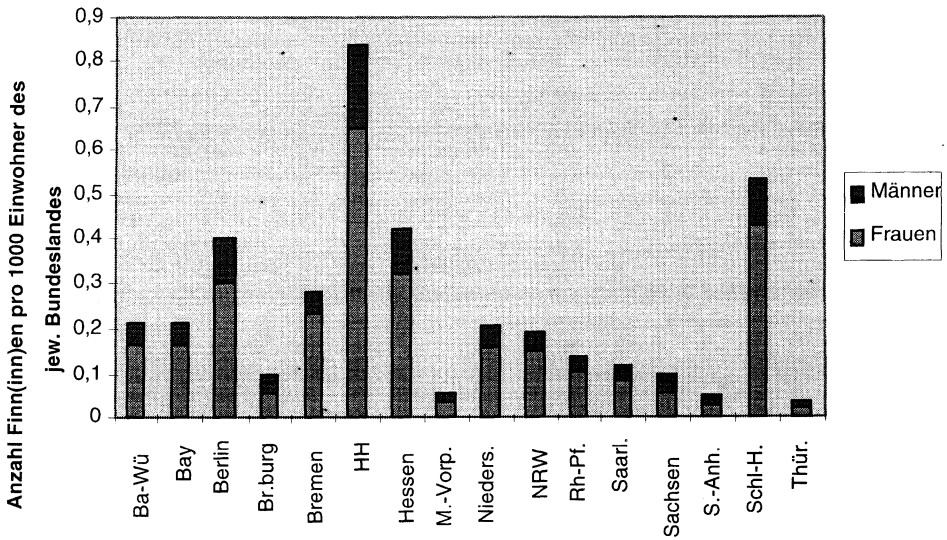
Interessante Einblicke erlaubt auch der Vergleich offizieller finnischer und deutscher Wanderungsstatistiken. Abbildung 11 zeigt die Wanderungen zwischen Finnland und Deutschland seit 1960 gemäß deutschen Statistiken. Im Vergleich zu den finnischen Zahlen in Abbildung 10 sind diese um das Drei- bis Zehnfache höher. Während dabei am Anfang der Periode noch Erfassungsmängel eine Rolle gespielt haben dürften, sollten diese heute nicht mehr allzu groß ins Gewicht fallen. Offensichtlich ist der Unterschied in erster Linie auf unterschiedliche Definitionen von „Migration“ zurückzuführen. Während in den finnischen Statistiken nur ausgewiesen wird, wer beabsichtigt, für mindestens ein Jahr ins Ausland zu ziehen, werden in deutschen Statistiken alle diejenigen erfaßt, die eine Aufenthaltsbewilligung benötigen, weil sie länger als drei Jahre im Land bleiben wollen. Der Unterschied zwischen den finnischen und deutschen Zahlen zeigt somit in erster Linie, daß die meisten aller Wanderungen weniger lange als ein Jahr dauerten.

Abb. 12: Finn(inn)en in Deutschland 1951-94



Quelle: Statistisches Bundesamt

Abb. 13: Finn(inn)en in Deutschland nach Geschlecht und Bundesländern 1994



Quelle: Statistisches Bundesamt

In Finnland lebten 1995 1.748 Deutsche (Statistics Finland, ann.). In Deutschland bildete sich über die Jahre eine finnische Ausländergemeinde, die von praktisch Null 1950 auf über 7.000 1970 relativ rasch wuchs, sich in den Siebziger- und Achtzigerjahren stabilisierte und seit Ende der Achtzigerjahre wieder stärker wächst (Abbildung 12). 1994 lebten in Deutschland 14.057 Finn(inn)en. Davon waren lediglich 4.176 Männer. Im Gegensatz zu den meisten Migrations-

strömen sind es bei den Finnen eindeutig vor allem die Finninnen, die migrieren. Diese an und für sich erstaunliche Tatsache illustriert auch Abbildung 13, die Verteilung der in Deutschland lebenden Finn(inn)en nach Bundesländern und Geschlecht zeigt. Die größere Bevölkerungsdichte führt dazu, daß absolut gesehen die meisten Finn(inn)en in den industrialisierten Zentren Mittel- und Südwestdeutschlands (Nordrheinwestfalen, Hessen, Baden-Württemberg, Bayern) leben. Abbildung 13 zeigt jedoch die statistische Anzahl der Finn(inn)en pro Tausend Einwohner. *Relativ* gesehen konzentrieren sich die Finn(inn)en im Norden Deutschlands. In den neuen Bundesländern sind sie stark untervertreten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Finnland und Deutschland offensichtlich eine lange Tradition haben. Diese finden unter anderem auch in einer stabilen Ausländergemeinschaft ihren Ausdruck. Absolut gesehen ist jedoch sowohl die Anzahl der in Deutschland lebenden Finn(inn)en wie auch die Zahl der jährlich zwischen Finnland und Deutschland wandernden Migranten gering. Entgegen den diskutierten Globalisierungstendenzen auf dem Kapitalmarkt ist auf dem Arbeitsmarkt bisher kein entsprechender Effekt zu beobachten. Zumindest was relativ dauerhafte Ortswechsel anbelangt, sind Arbeitskräfte auch im rechtlich integrierten Gemeinsamen Europäischen Arbeitsmarkt international faktisch immobil. In dieser Beziehung dürfte die Relevanz der im Abschnitt 2 diskutierten Globalisierungstheorien vorläufig auf die gestiegene kurzfristige internationale Mobilität von Geschäftsreisenden und Spezialisten begrenzt bleiben. Soweit Kapital- und Handelsströme die Mobilität von Arbeitskräften nicht ersetzen können und die Komplementaritätshypothese der neueren internationalen Wirtschaftstheorien zutrifft, ist es somit die internationale Immobilität der Menschen, die die ökonomische Integration beschränkt. Dies dürfte sicher nicht nur auf die finnisch-deutschen sondern ganz allgemein auf Wirtschaftsbeziehungen zutreffen.⁷

Zusammenfassung und Ausblick: Globalisierung als Herausforderung und Chance

Die deutsch-finnischen Beziehungen seit 1945 sind in der Tat ein eindruckliches Stück Geschichte. Für den jüngeren Ökonomen zeigt sich dahinter eine außergewöhnlich erfolgreiche Epoche wirtschaftlichen Wandels zweier zunehmend befreundeter Staaten, die sich im Laufe der Zeit sowohl politisch als auch ökonomisch stärker integrierten. Die Geschichte beginnt mit inter-industriellen Handelsbeziehungen zwischen dem „Wirtschaftswunderland“ Deutschland und einem noch von Land- und Forstwirtschaft geprägten Finnland, das seine Industrie eben erst aufbaut, dafür um so intensiver. Am Anfang stand deshalb der inter-industrielle Austausch von vorwiegend finnischen Rohstoffen gegen deutsche verarbeitete Produkte, begleitet von der Bildung einer zahlenmäßig sehr bescheidenen, aber rasch wachsenden Ausländergemeinde im jeweils anderen Land. Doch dann wurde Finnland selbst zum Wirtschaftswunderland. Der inter-industrielle Handel wandelte sich hin zum gegenseitigen Austausch von hochwertigen und spezialisierten Produkten. Daneben trat immer mehr auch der intra-industrielle Austausch von ähnlichen Waren oder Warenkomponenten. Langsam, aber sicher sind es nicht mehr nur natürliche Ausstattungsunterschiede, sondern ebenso „gewachsene“ komparative Wettbewerbsvorteile und Marktunvollkommenheiten, die den Handel zwischen den beiden Ländern bestimmen.

Alleine von Handel zu erzählen, wäre allerdings eine irreführend unvollendete Geschichte. Der wirtschaftliche Aufschwung Finnlands und Deutschlands ging einher mit einer verstärkten politischen und wirtschaftlichen Integration in ein nach den Wirren des Krieges wieder zusammenfindendes Europa. War es zuerst nur der Handel, der liberalisiert wurde, so folgte Ende der Achtziger- und anfangs der Neunzigerjahre mit der Vorbereitung und schließlich dem erfolgreichen Vollzug des Beitritts Finnlands zum Europäischen Wirtschaftsraum und zur Europäischen Union die rechtlich vollständige Integration in einem Gemeinsamen Wirtschaftsraum. Damit können nun mobile Produktionsfaktoren ohne legale Behinderungen von einem Land ins andere wechseln, genauso wie zwischen Regionen ein- und desselben Landes. An die Stelle der reinen Handelsintegration ist die Möglichkeit zur umfassenderen „Globalisierung“ getreten.

Sowohl die theoretische Diskussion in Abschnitt 2.3 wie auch die Analyse der Entwicklung der Faktorwanderungen in Abschnitt 3.3 haben gezeigt, daß zuweilen propagierte Modelle einer vollständig internationalisierten, mobilen Wirtschaft und Gesellschaft zumindest vorläufig bestenfalls visionären Charakter haben. Noch werden knapp zwei Drittel aller in Finnland produzierten Waren nicht international gehandelt. Noch tendiert die internationale Wanderungsbereitschaft von Arbeitskräften gegen Null, in Europa mit zunehmender Tendenz sogar. Dennoch ist Globalisierung zweifellos mehr als ein bloßer Mythos. Produktion und Verkauf vieler international nicht gehandelter Güter hängen mehr oder weniger direkt von der Wettbewerbsfähigkeit des Exportsektors ab. Lange Zeit weitgehend abgeschottet, liberalisierte Finnland Ende der Achtzigerjahre seinen Kapitalmarkt vollständig. In der Tat initiierte dies einen deutlichen Globalisierungseffekt, strömten wesentlich mehr Portfoliokapital nach Finnland und Direktinvestitionen finnischer Firmen ins Ausland als je zuvor. Der Wettbewerbsdruck nahm zu und das lange Zeit praktisch dem internationalen Konkurrenzdruck entzogene finnische Bankensystem brach anfangs der Neunzigerjahre prompt in sich zusammen. Eine überbewertete Finnmark ließ sich trotz massiven Zentralbankinvestitionen nicht halten. Dafür blühte die Exportwirtschaft auf. Eben erst erfunden, holte die Geschichte ihre Schöpfer ein, wurde Globalisierung unvermittelt zu einem oft schwer begreiflichen Stück Alltagsrealität.

Finnland hat seit 1945 unter einem System der internationalen Handelsliberalisierung erwirtschaftete, beachtliche Erfolge vorzuweisen. Der Ende der Achtzigerjahre angetretene Wechsel zu einem System der vollständigen wirtschaftlichen Integration ändert daran nicht von einem Tag auf den anderen alles. Arbeitskräfte etwa, aber auch ein Großteil der Sachkapitalinvestitionen bleiben weitgehend immobil. Dennoch, daß in letzter Zeit viel mehr Direktinvestitionen aus Finnland ins Ausland als aus dem Ausland nach Finnland flossen und weit mehr Finn(inn)en ins Ausland wanderten als Ausländer nach Finnland, stellt aus der Sicht der Globalisierungstheorie eine zumindest potentiell beunruhigende Herausforderung dar. Auch die ernste wirtschaftliche Krise, mit der Finnland anfangs der Neunzigerjahre zu kämpfen hat, zeigt, daß Globalisierung neue Herausforderungen und Chancen mit sich bringt, die rechtzeitig wahrgenommen und bedacht werden sollten. Davon seien hier die wichtigsten zur Diskussion gestellt:

1. Globalisierung *schafft neue Freiheiten*, baut Schranken und Transaktionskosten ab und eröffnet neue Märkte. Damit ermöglicht sie es denjenigen, die die Chance zu nutzen wissen, wirtschaftlichen Erfolg zu haben und sich rasch weiterzuentwickeln. Globalisierung *verstärkt die internationale Arbeitsteilung, fördert die standort-spezifische Spezialisierung und erhöht den internationalen Wettbewerbsdruck*.
2. Globalisierung bedeutet in dem Sinne einen Paradigmenwechsel, als es nicht mehr in erster Linie darum geht, daß nationale Volkswirtschaften politisch bestimmt Güter und Dienstleistungen der übrigen Welt zum Tausch anbieten. Neu hängt der Erfolg mobiler Standorte und Personen viel unmittelbarer von ihrer internationalen Attraktivität für mobile Produktionsfaktoren ab. *Globalisierung verstärkt den Standortwettbewerb mobiler um mobile Faktoren*. Handelsströme erzählen gemeinsam mit Faktorwanderungen die Geschichte der wirtschaftlichen Spezialisierung und Attraktivität einzelner Standorte in einem sich integrierenden Raum. Daß in letzter Zeit viel mehr Direktinvestitionen aus Finnland ins Ausland als aus dem Ausland nach Finnland flossen und weit mehr Finn(inn)en ins Ausland wanderten als Ausländer nach Finnland, verdeutlicht die potentiell (sofern dieser Trend weiter anhält) beunruhigende Relevanz dieser Überlegungen.
3. Globalisierung und Mobilität der Produktionsfaktoren *verschärfen den Wettbewerb der wirtschaftspolitischen Systeme* (Giersch, 1981, 1990; Siebert, 1989; Sinn, S., 1989, 1992; Straubhaar, 1996b). Sie ermöglichen es mobilen Produktionsfaktoren, „mit den Füßen abzustimmen“ oder nur schon durch die Androhung ihrer Abwanderung ineffiziente Systeme wirkungsvoll zu sanktionieren. Wirtschaftspolitisch besonders gefährlich ist die gerade in Übergangszeiten häufige Kombination eines offenen, liberalisierten Wirtschaftsraumes mit einer national orientierten, nach innen gekehrten, die Anreizstrukturen verzerrenden Wirtschaftspolitik. So besteht beispielsweise die Gefahr, daß sich in einem integrierten Wirtschaftsraum die Wirkung traditioneller nationaler Um-

verteilungsinstrumente in ihr Gegenteil verkehrt und statt mehr Gleichheit lediglich mehr Arbeitslosigkeit schafft und eine wirtschaftliche Lähmung und weitere Polarisierung der Gesellschaft fördert (Sinn, H.-W., 1995; Straubhaar, 1997).

4. Globalisierung stärkt „natürliche“ oder „gewachsene“ Wirtschaftsräume und beschränkt dadurch die Bedeutung nationaler Staatsräume und die Möglichkeiten nationaler Wirtschaftspolitik. Gleichwohl *macht sie Politik nicht bedeutungslos*, sondern erhöht deren Wirkung sogar. Im globalen Standortwettbewerb wird die *politisch bestimmte, regional differenzierte Ausgestaltung* von Wirtschaftsräumen zu einem immer stärker die relative Attraktivität und damit den wirtschaftlichen Erfolg bestimmenden Standortargument. An Bedeutung gewinnt das *Äquivalenzprinzip von wirtschaftlicher Wirkungs- und politischer Gestaltungsebene*, innerhalb und über bestehende nationale Grenzen hinweg. Soll es einerseits innerhalb von bestehenden Staatsräumen zu einer verstärkten Spezialisierung und Arbeitsteilung kommen, müssen den Wirtschaftsregionen mit Elementen des fiskalen Föderalismus die entsprechenden Instrumente in die Hand gegeben werden (Straubhaar, 1995). Andererseits können im Wettbewerb der Standorte negative Externalitäten wie „Umwelt-“ und „Sozialdumping“ nur ohne große Effizienzverluste verhindert werden, wenn Kompetenzen von der nationalen auf die internationale Ebene abgetreten und entsprechende ordnungspolitische Spielregeln im gesamten integrierten Wirtschaftsraum durchgesetzt werden.
5. *Die Kosten der Akkumulation von standort-spezifischen Informationen, Wissen und Fertigkeiten* beschränken das Ausmaß der vollständigen Integration und Globalisierung. Zusammen mit Größenvorteilen, die in entwickelten und sich integrierenden Gesellschaften an Bedeutung gewinnen, erhöhen diese Zusammenhänge die Chancen für Wirtschaftsstandorte, einmal erlangte, „gewachsene“ Wettbewerbsvorteile zu erhalten und in einem integrierten Raum weiterzuentwickeln. Nebst natürlichen Ausstattungsmerkmalen ist Geschichte resp. sind „Geschichten“ mindestens ebenso wichtig für das künftige Wohlergehen (siehe dazu auch Krugman, 1992).

Was bedeuten die vorangehenden Überlegungen für unsere Diskussion der deutsch-finnischen Beziehungen? Wir meinen zweierlei: erstens stehen beide Länder mit ihrer verstärkten wirtschaftlichen Integration in Europa vor zahlreichen neuen wirtschaftspolitischen Herausforderungen der Globalisierung.⁸ Die beschriebene Notwendigkeit zur verstärkten politischen Zusammenarbeit in einem Gemeinsamen Wirtschaftsraum wird die deutsch-finnischen Beziehungen weiter stärken. Zweitens dürfte unseres Erachtens Globalisierung die Bedeutung historisch gewachsener Wirtschaftsbeziehungen eher stärken als schwächen. Die Geschichte der intensiven Wirtschaftsbeziehungen zwischen Finnland und Deutschland (und natürlich auch zwischen Finnland und Rußland) erzählt auch von gegenseitig gewonnenen Einsichten und kulturellem Verständnis zwischen Wirtschaftspartnern. Das sind akkumulierte standort-spezifische Informationen, welche den Wirtschaftspartnern zu einem wertvollen internationalen Wettbewerbsvorteil verhelfen. Sie dehnen quasi den natürlichen „Heimvorteil“ geographisch aus.

Unserer Ansicht gilt für die Geschichte der deutsch-finnischen Beziehungen somit mit Sicherheit eines: Fortsetzung folgt. ■

Anmerkungen

¹ Institut für Wirtschaftspolitik (ECOPOL), Universität der Bundeswehr, D-22039 Hamburg.

Tel./Fax: +49 (0) 40 6541 2875; e-mail: Peter.A.Fischer@unibw-hamburg.de.

Die Autoren danken Thomas Straubhaar (Universität der Bundeswehr Hamburg) für wertvolle Hinweise und Unterstützung und den Teilnehmern am 4. Snellman-Seminar im Haus Rissen bei Hamburg für ihre Diskussionsbeiträge.

² Die Existenz von intra-industriellem Handel, ist für sich alleine gesehen allerdings noch kein hinreichendes Argument zur Ablehnung des neo-klassischen Ansatzes. So kann intra-industrieller Handel etwa ein rein statistisches Artefakt sein, wenn mit zunehmender arbeitsteiliger Spezialisierung Waren, die statistisch in der gleichen Produktgruppe erfaßt werden, in Wirklichkeit mit unterschiedlichem Faktoreinsatz produzierte Güter darstellen. Für eine vertiefte Darstellung und empirische Verteidigung des neo-klassischen Ansatzes siehe bspw. Leamer/Levinsohn (1995).

- ³ Oft dienen allerdings Argumente der neueren Handelstheorie lediglich zur theoretischen „Unterfütterung“ politökonomisch begründeter handelspolitisch-protektionistischer Maßnahmen. Tatsächlich erweisen sich jedoch die theoretischen Anforderungen zur Begründung von strategischem Handeln als in der Praxis nur in den allerwenigsten Fällen gegeben. So kam etwa Krugman, einer der führenden Theoretiker der neueren Handelstheorie, in seinem mit „Is Free Trade Passé?“ betitelten Aufsatz bereits relativ früh zum Schluß, daß Freihandel wohl immer noch die beste „Daumenregel“ für Handlungsempfehlungen an Handelspolitiker sei. (Krugman, 1988). Für eine kritische Würdigung der Möglichkeiten und Grenzen strategischer Handelspolitik siehe auch Hasse/Schäfer (1994).
- ⁴ Für eine theoretische Übersicht zu den möglichen Substitutions- resp. Komplementaritätsbeziehungen in den verschiedenen Modellen der internationalen Wirtschaftstheorie siehe Fischer/Straubhaar (1994:40ff).
- ⁵ Für eine Übersicht zu den Globalisierungsansätzen in der Theorie der industriellen Organisation siehe Wolter (1996).
- ⁶ Ein entscheidender Schritt für die Handelsintegration mit dem Westen war die anfangs der Fünfzigerjahre erfolgte freie Konvertierbarkeit der Finnmark und damit der Übergang von einem System staatlich administrierter Handelsvereinbarungen hin zu marktwirtschaftlich-freien Wirtschaftsbeziehungen zwischen den individuellen Handelspartnern. Siehe dazu auch die Zeitzeugenberichte in diesem Band.
- ⁷ Daß Immobilität das Ausmaß der ökonomischen Integration begrenzt, soll hier als rein positive Aussage ohne jeden normativen Charakter festgestellt werden. Insbesondere sei hier nicht unterstellt, daß ein Zustand perfekter internationaler Mobilität von Personen anzustreben wäre.
- ⁸ Durch die harte ökonomische Krise, mit der sich Finnland anfangs der Neunzigerjahre plötzlich konfrontiert sah, ist dort der Strukturwandel vermutlich bereits weiter fortgeschritten als in Deutschland.

Literaturverzeichnis

- Bairoch, P.; Kozul-Wright, R. (1996): Globalization myths: some historical reflections on integration, industrialization and growth. UNCTAD Discussion Papers No. 113.
- Barro, R. J.; Sala-i-Martin, X. (1995): Economic Growth, McGraw-Hill, New York.
- Brander, J. A.; Spencer, B. J. (1984): Trade welfare: Tariffs and cartels. *Journal of International Economics* 16.
- Brander, J. A.; Krugman, P. (1983): A „reciprocal dumping“ model of international trade. *Journal of International Economics* 15.
- Business Week (1990): The stateless corporation, Nr. 3152-482, 14.5.1990.
- Dixit, A.; Stiglitz, J. (1977): Monopolistic competition and optimum product diversity. *American Economic Review* 67.
- Eurostat (ann.): Migration statistics. Luxembourg.
- Feldstein, M. (1994): Tax policy and international capital flows. In: *Weltwirtschaftliches Archiv* 130.
- Feldstein, M.; Bachetta, P. (1991): National savings and international investment. In: Bernheim, B.; Shoven, J. B. (Hg.): National saving and economic performance. University of Chicago Press, Chicago.
- Feldstein, M.; Horioka, Ch. (1980): Domestic saving and international capital flows. *The Economic Journal*, 90.
- Finnische Zentralbank (1997): Bank of Finland Bulletin, Januar.
- Fischer, P. (1997): Migration, economic integration and regional growth. Erscheint in: Gorter, C.; Nijkamp, P.; Poot, J. (Hg.): International migration: Regional and urban economic impacts and policies. Edward Elgar, Aldershot.
- Fischer, P.; Martin, R.; Straubhaar, T. (1997): Should I stay or should I go? (Micro-)economic contributions towards an interdisciplinary theory of North-South migration and migration dynamics. Erscheint in: Hammar, T., Brochmann, G., Faist, T. and Tamas, K. (1997): Migration, Immobility and Development, Oxford-New York: Berg-New York University Press.
- Fischer, P.; Straubhaar, T. (1994): Ökonomische Integration und Migration in einem Gemeinsamen Markt. Haupt, Bern.
- Fischer, P.; Straubhaar, T. (1996): Migration and Economic Integration in the Nordic Common Labour Market, Nordic Council of Ministers, Kopenhagen.
- Giersch, H. (1981): Schumpeter and the current and future development of the world economy. In: Frisch, H. (Hg.): Schumpeterien Economics. Eastbourne.
- Giersch, H. (1990): Raum und Zeit im weltwirtschaftlichen Denkansatz (Thünen-Vorlesung). *Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften* 110.
- Gordon, R. H.; Bovenberg, A. L. (1996): Why is capital so immobile internationally? Possible explanations and implications for capital income taxation. *American Economic Review* 86.
- Großmann, H.; Peschutter, G. (1994): Theorie der Handelspolitik bei oligistischem Wettbewerb. In: Hasse, R.; Schäfer, W. (Hg.): Die Weltwirtschaft vor neuen Herausforderungen: Strategischer Handel, Protektion und Wettbewerb. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen.
- Helpman, E.; Krugman, P. (1990): Market structure and foreign trade. MIT Press, Cambridge.
- Hirschman, A.O. (1970): Exit, Voice and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organisations and States. Cambridge Mass., London: Harvard University Press.
- Hufbauer, G. (1991): World economic integration: The long view. *International Economic Insights* (May/June).
- IATA (ann.): Annual Report, International Air Traffic Association IATA, World Air Transport Statistics, Montreal.
- IMF (ann.): International Financial Statistics, Yearbook. Washington.
- Jaquemin, A. P.; Sapir, A. (1991): Europe post-1992. *American Economic Review* 81.

- Jones, R. W. (1980): Comparative and absolute advantage. *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik* 116.
- Kajaste, I., Parviainen, S., Ylä-Anttila, P. (1992): Foreign direct investment of Finland in the 1990s. Discussion Paper 28, Government Institute for Economic Research, Helsinki.
- Krugman, P. (1980): Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade. *American Economic Review* 70.
- Krugman, P. (1988): Is free trade passe? *Journal of Economic Perspectives* 1.
- Krugman, P. (1991): Geography and trade. Leuven University Press.
- Krugman, P. (1991): History versus expectations. *Quarterly Journal of Economics* 106.
- Krugman, P. (1995): Growing world trade: Causes and consequences. *Brookings Papers on Economic Activity* 1.
- Krugman, P.; Venables, T. (1994): Globalization and the inequality of nations. CEPR Discussion Paper No. 1015. London.
- Leamer, E. E.; Levinsohn, J. (1995): International trade theory: The evidence. In: Grossman, G. M. (Hg.): *Handbook of International Economics* 3, North-Holland Amsterdam.
- Lucas, R. (1989): Why doesn't capital flow from rich to poor countries? *American Economic Review* 80.
- Mundell, R. A. (1957): International trade and factor mobility. *American Economic Review*, 47.
- Nordic Council of Ministers (Hg.): *Yearbook of Nordic Statistics*, verschiedene Ausgaben.
- Obstfeld, M. (1995): International capital mobility in the 1990s. In: Kenen, P. B. (Hg.): *Understanding interdependence: The macroeconomics of the open economy*. Princeton.
- OECD (1979): *International direct investment, policies, procedures and practices in OECD member countries*. CIME, Paris.
- OECD (1992): *International direct investment, policies and trends in the 1980s*. CIME, Paris.
- OECD (ann.): *Direction of Trade Statistics*. Paris.
- Patel, P.; Pavitt, K. (1991): Large firms in the production of the world's technology: an important case of „non-globalization“, in: *Journal of International Business Studies* 22.
- Samuelson, P. (1949): International factor price equalisation once again. *Economic Journal* 59.
- Siebert, H. (Hg.) (1995): *Locational competition in the world economy*. Mohr, Tübingen.
- Sinn, H.W. (1995): Implikationen der vier Grundfreiheiten für eine nationale Fiskalpolitik. *Wirtschaftsdienst* 75.
- Sinn, S. (1989): Internationale Wettbewerbsfähigkeit von immobilien Faktoren im Standortwettbewerb. Institut für Weltwirtschaft Kiel Working Paper Nr. 361.
- Sinn, S. (1992): *The taming of Leviathan: Competition among governments*. Constitutional Political Economy 2.
- Statistical Yearbook of Finland (ann.).
- Straubhaar, T. (1995): Ein Europa des funktionalen Föderalismus: Mehr als ein Denkmodell? In: *Ordo, Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft* 46.
- Straubhaar, T. (1996a): Standortbedingungen im globalen Wettbewerb. In: Biskup, R. (Hg.): *Globalisierung und Wettbewerb*, Haupt, Bern.
- Straubhaar, T. (1996b): Openness, economic growth and locational competition. In: Lang, F. P.; Ohr, R. (Hg.): *Openness and development*, Physica-Verlag, Heidelberg.
- Straubhaar, T. (1997): Konvergenz und Divergenz im Zeitalter der Globalisierung. Manuskript zu einem Vortrag gehalten im Rahmen des Colloquiums am 24.1.1997 an der FU Berlin zu dem Thema: Vergessene Dimensionen der Außenwirtschaft: Raum, Technischer Fortschritt und Entwicklung.
- UNCTAD (1994): Trends in foreign direct investment. Dokument E/C.10/1994/3 vom 11.3.1994. Genf.
- Venables, A. J.; Smith, A. (1986): Trade and industrial policy under imperfect competition. *Economic Policy* 1.
- Wolter, A. (1996): Entstehung und Wachstum multinationaler Unternehmen. Elemente einer dynamischen Theorie der Multinationalen Unternehmung. *Discussion Papers in Economic Policy*, Nr. 60.
- Wolter, A.; Straubhaar, T. (1997): Europeanisation of production and the migration of the highly skilled. *HWWA-Diskussionspapier* Nr. 41, Januar.

ANHANG

3. Snellman-Seminar (Überblick)

Zur Neuorientierung der finnisch-deutschen Beziehungen nach 1945

Politik und Geschichte 11.–14. 10. 1995

Es nahmen 12 junge Studenten und Forscher verschiedener Universitäten Finnlands und Deutschlands teil. Wissenschaftlich betreut wurden die Studenten von Universitätslehrern aus beiden Ländern. Aus Finnland: von **Prof. Dr. Kalervo Hovi** vom Historischen Institut der Universität Turku und **Prof. Dr. Hannes Saarinen** vom Historischen Institut der Universität Helsinki. Aus Deutschland: von **Doz. Dr. Dörte Putensen** vom Institut für Geschichte der Universität Greifswald sowie von **Prof. Dr. Edgar Hösch/Universität München** und **Dr. Robert Schweitzer**, Stellvertr. Direktor der Stadtbibliothek Lübeck und Forschungsleiter der Stiftung zur Förderung deutscher Kultur. Die Tagung leitete **Botschafter a. D. Peter Bazing**.

Schon bei den Vorbereitungen zum Inhalt dieses Seminars wurde klar, daß sich junge Forschende noch kaum diesem Thema der neueren Geschichte genähert haben und somit in erster Linie nur Referate zu der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg vorgelegt werden konnten. Da es jedoch Sinn und Zweck dieser Seminare ist, den Wissenschaftler-Nachwuchs auf die finnisch-deutsche Thematik aufmerksam zu machen, auf diese Weise die Forschung auf diesem Gebiet anzuregen und zu bereichern, wurde dieses Seminar bewußt in dieser Form durchgeführt.

Die Referenten und ihre Themen:

Johanna Selke/Helsinki stellte am Beispiel von 2 Kaufmannsfamilien – Stockmann und Paulig – das bürgerliche Leben und die bürgerliche Kultur deutscher Familien in Helsinki im 19. Jh. dar. Es ging hier um die Frage nationaler Identität und den Assimilationsprozeß in einer schwedisch-finnischen Umgebung.

Regina Fuhrmann/Kiel widmete sich dem Phänomen des nationalen Selbstbewußtseins im Sportbereich. Anknüpfungspunkt waren die Erfolge finnischer Sportler bei den Olympischen Spielen in Stockholm 1912.

Jana Fietz/Greifswald präsentierte ihre bisherigen Forschungsergebnisse über das Studium finnischer Studenten in Greifswald von 1815 bis 1933.

Petri Sotara/Turku analysierte die Einwirkung konservativer Strömungen in der Weimarer Republik in Finnland.

Kai Hendrik Patri/Göttingen befaßte sich eingehend mit dem bürgerlichen Lager in Finnland in den Jahren 1929 bis 1937 unter dem Aspekt „Bürgerkrieg und politische Kultur“.

Heli Kleemola/Turku widmete sich der Frage, wie die Opposition gegen den deutschen Nationalsozialismus von Finnen gesehen und beurteilt wurde.

Anette Gläs und Iljana Vogel/Greifswald hatten Beiträge in der Zeitschrift „Norden“ in der Zwischenkriegszeit einer Analyse unterzogen und berichteten über ihre Ergebnisse.

Christiane Güntzel/Greifswald wies nach, wie die finnische Schriftstellerin Maila Talvio in der kulturellen Kommunikation zwischen Deutschland und Finnland in den 30er und 40er Jahren funktionalisiert wurde.

Pekka Koivukoski/Turku stellte seine Forschungsergebnisse über das finnische Komitee zur Anerkennung der DDR vor.

Melita Müller/Augsburg bzw. Helsinki untersuchte Reaktionen in Finnland auf die deutsche Wiedervereinigung.

Den Abschluß bildete die von **Birte Lönnebecker** durchgeführte Umfrage über das Meinungsbild und den Wissensstand von EU-Bürgern über Finnland.

Sämtliche Beiträge wurden diskutiert, und es ergaben sich vielfache Berührungspunkte zwischen den einzelnen Themen. Ihren Zweck, den jungen Forschern einen länderübergreifenden Zusammenhalt, Kontakte und Anregungen für ihre weitere wissenschaftliche Arbeit zu vermitteln, hat die Tagung ausgezeichnet erfüllt. Die Veranstalter danken den Teilnehmern an dieser Stelle nochmals sehr herzlich für ihre Referate, ihr Interesse und ihre lebhaftige Mitarbeit.

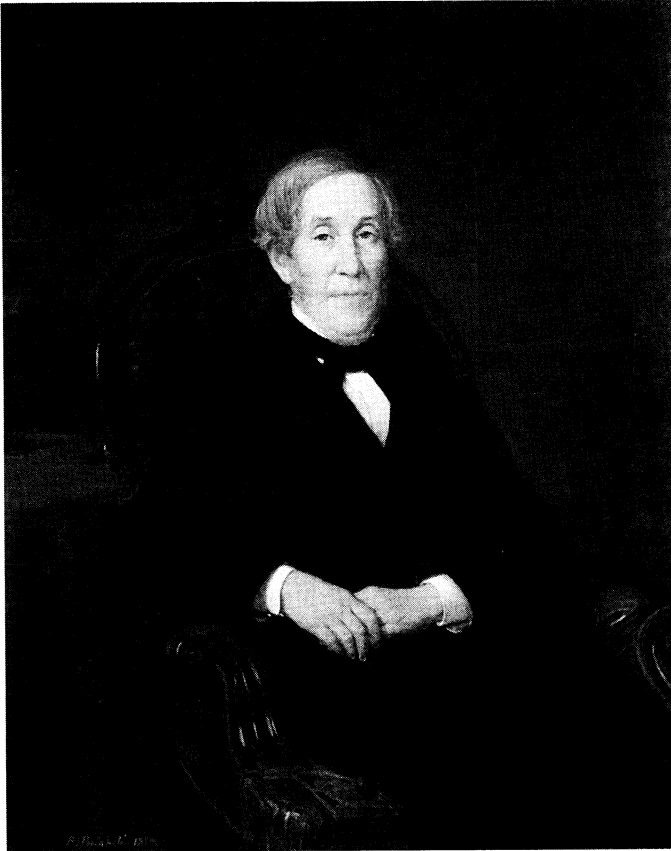


Foto: Universität Helsinki

Johan Vilhelm Snellman

Johan Vilhelm Snellman – Finnischer Nationalphilosoph und Staatsmann

Als die Stiftung F.V.S. in Hamburg und die Stiftung zur Förderung deutscher Kultur in Helsinki das erste gemeinsame Seminar planten, kamen die Veranstalter auf den Gedanken, die Zusammenarbeit, die ja nicht auf ein einmaliges Treffen beschränkt bleiben sollte, nach einer historischen Gestalt aus der finnischen Geistesgeschichte zu benennen. Eine solche Persönlichkeit, die in ihrem aktiven Wirken einerseits national-emanzipatorisch aufgetreten, andererseits in ihrem Denken europäischen Geistesströmungen verpflichtet war, fand sich in der Gestalt Johan Vilhelm Snellmans.

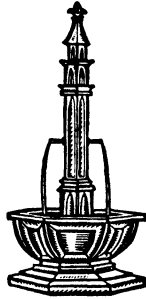
Snellman hat von 1806 bis 1881 gelebt. Er entstammte einer österbottnischen Kaufmanns- und Pfarrersfamilie; seine Muttersprache war Schwedisch, aber seiner geistigen Einstellung und politischen Überzeugung nach war er Finne. Geboren wurde er als Untertan des damals noch auf beiden Seiten des Bottnischen Meerbusens herrschenden schwedischen Königs. Als er starb, regierte bereits der vierte russische Kaiser über das Großfürstentum Finnland. Die Rolle, die Snellman bei der Formierung dieses autonomen Großfürstentums zu einer Nation gespielt hat, ist von seinem ersten Biographen Thiodolf Rein treffend als Denker, Staatsmann und Vaterlandsfreund charakterisiert worden.

Die Grundlagen seines Denkens hat Snellman, außer in seinen Zeitschriften- und Zeitungsaufsätzen und während seiner späteren Lehrtätigkeit an der Universität Helsinki, vor allem in seinem an die Philosophie Hegels anknüpfenden frühen Werk „Die Lehre vom Staat“ ausgearbeitet. Der Zusammenhalt eines Staates beruhte nach ihm in entscheidendem Maße auf dem „Volksgeist“, d. h. einem gemeinschaftlichen nationalen Bewußtsein. Dieses Bewußtsein zu stärken, ja eigentlich erst bei der Masse des Volkes zu erwecken, betrachtete Snellman als seine Hauptaufgabe. Nach Auflösung der staatlichen Bindung an Schweden war die Chance zur Herausbildung einer finnischen Nation im Rahmen der vom russischen Kaiser 1809 gewährten Autonomie größer denn je. Zunächst als oppositioneller Publizist, später als Senator mit Regierungsaufgaben betraut, hat sich Snellman mit Erfolg für die Gleichberechtigung der finnischen Sprache neben der bisherigen Amtssprache Schwedisch eingesetzt. Daneben hat er zahlreiche wirtschaftliche Verbesserungen durchgesetzt, die der Industrialisierung des Landes zugute kamen. Er ist auch einer der Väter der bis heute gültigen finnischen Währung.

Sein Hauptaugenmerk richtete Snellman sowohl auf die Förderung einer finnischsprachigen Volksbildung als auf die Emanzipation des Finnischen zu einer Wissenschafts- und Kultursprache. Bildung in der eigenen Sprache war für ihn die Grundlage nationalen Bewußtseins. Die Bildungsinhalte waren jedoch weiterhin europäisch. Davon zeugen auch die zahllosen Reisen der jungen finnischen Bildungsschicht im 19. Jahrhundert nach Paris, London, Rom, Wien und vor allem in den deutschsprachigen Raum. Snellman selbst hatte von 1840 bis 1841 eine solche ausgedehnte Bildungsreise, mit Aufhalten u. a. in Berlin, München, Tübingen und Wien, unternommen und seine Eindrücke in einem Bericht niedergeschrieben, den er unter dem Namen „Tyskland“ (Deutschland) veröffentlichte.

Snellman lebte in einer Zeit, die nicht ohne weiteres mit der heutigen Situation vergleichbar ist. Durch sein Wirken hat er die Basis geschaffen, auf der Finnland seine spätere staatliche Unabhängigkeit hat aufbauen können. Seine Verbundenheit mit dem Volk, sein unerschütterliches Rechtsempfinden können noch heute als beispielhaft gelten. Es ist kaum übertrieben zu sagen, daß sein Name für die Achtung und Bewahrung nationaler Eigenart im Gesamtrahmen eines in Jahrhunderten gewachsenen europäischen kulturellen Bewußtseins steht.

Hannes Saarinen



ALFRED-TOEPFER-STIFTUNG F. V. S. ZU HAMBURG

Georgsplatz 10, D-20099 Hamburg, Telefon (0 40) 3 34 02 00, Telefax (0 40) 33 58 60

Die Stiftung F. V. S., deren Bezeichnung sowohl für Freiherr vom Stein als auch für Friedrich von Schiller steht, wurde am 5. Dezember 1931 von dem am 8. Oktober 1993 im 100. Lebensjahr verstorbenen Hamburger Kaufmann, Mäzen und Ehrenbürger Prof. Dr. h. c. mult. Alfred Toepfer gegründet und zu internationalem Ansehen geführt. Die Stiftung F. V. S. ist eine der größten von einem privaten Mäzen gegründeten gemeinnützigen Stiftungen in Deutschland.

Die Stiftung F. V. S. hat sich die Förderung der europäischen Einigung und der Verständigung zwischen den Völkern zur Aufgabe gemacht. Dies geschieht im wesentlichen durch die Vergabe von Preisen und Auszeichnungen an herausragende Persönlichkeiten und Einrichtungen, die sich durch beispielhafte Leistungen für diese Ziele eingesetzt haben oder in Kunst und Wissenschaft besonders hervorgetreten sind. Die Preisträger werden von unabhängigen, meist europäisch zusammengesetzten Kuratorien ausgewählt. Die Preise sind vielfach mit Studien- oder Reisestipendien für Nachwuchskräfte verbunden, denen auch Seminare und internationale Begegnungen ermöglicht werden.

Die Stiftung konzentriert sich ausschließlich auf eigene Aktivitäten. Sie fördert also keine anderen Einrichtungen mit gemeinnützigen Aufgaben oder Einzelpersonen, so daß auch keine Anträge an sie gerichtet werden können. Die Stipendien werden grundsätzlich nur im Zusammenhang mit den Preisen der Stiftung vergeben.

Verwaltet wird die Alfred-Toepfer-Stiftung F. V. S. durch einen Stiftungsrat unter dem Vorsitz von Frau Professor Dr. Marie-Paule Stintzi. Den Vorstand bilden Frau Birte Toepfer (Vorsitzende), Senatsdirektor i. R. Dr. Hugbert Flitner und Geschäftsführer Helmut Schmidt.



SAKSALAISEN KULTTUURIN EDISTÄMISSÄÄTIÖ
STIFTELSEN FÖR FRÄMJANDE AV TYSK KULTUR
STIFTUNG ZUR FÖRDERUNG DEUTSCHER KULTUR

Munkkiniemen Puistotie 18 B/47, FIN-00330 HELSINKI
Tel.: +358-9-485 080 · Fax: 485 787 · Internet: <http://personal.eunet.fi/pp/aeu>

Der Gründer Theodor Aue entstammte einer Anfang des 19. Jahrhunderts aus Schlesien nach Rußland eingewanderten Moskauer deutschen Familie, deren Zweige später auch in der Schweiz, in Estland, Schweden und Finnland lebten. 1985 – als die Wunden des Zweiten Weltkrieges in der Teilung Deutschlands und Spaltung Europas noch schmerzlich sichtbar waren – hat er mit seiner Frau Ulla Aue in Helsinki/Helsingfors diese Stiftung gegründet. Damit wollte er an die guten Traditionen der Präsenz überstaatlich verstandener deutscher Kultur als organisch integriertes Element europäischen Bewußtseins im Nordosten des Kontinents anknüpfen.

Die Stiftung fördert wissenschaftliche Forschung, vor allem durch eigene Projekte wie die SNELLMAN-SEMINARE und die INTERNATIONALEN SYMPOSIEN, die u. a. der Begegnung, dem Wissens- und Meinungsaustausch von Wissenschaftlern und Sachverständigen aus dem europäischen Nordosten mit Partnern aus dem deutschsprachigen Kulturraum dienen und die Wechselwirkung zwischen deutscher Kultur und diesen Regionen beleuchten.

Bei ihren Forschungen sieht sich die Stiftung in einen kooperativen Zusammenhang mit Personen und Institutionen ähnlicher Zielsetzungen gestellt. Sie führt nicht nur selbst Untersuchungen durch, sondern regt sie an, fördert ihre Publikation und führt Forschende zu ihren Themen, aber auch Zeitzeugen und Studierende zusammen.

Zu gegebenen Anlässen wird gemäß Vorstandsbeschluß der THEODOR-AUE-KULTURPREIS für Leistungen auf allen Gebieten der Kultur vergeben, die dazu beigetragen haben, daß die Begegnung mit deutscher Kultur den europäischen Gedanken im Sinne des Stifters festigen helfen konnte.

Der Vorstand der Stiftung wird von einem Kreis befähigter Persönlichkeiten aus dem Geistes- und Kulturleben beraten.



ALFRED TOEPFER STIFTUNG F.V.S.
ZU HAMBURG



SAKSALAISEN KULTTUURIN EDISTÄMISSÄÄTIÖ
STIFTELSEN FÖR FRÄMJANDE AV TYSK KULTUR
STIFTUNG ZUR FÖRDERUNG DEUTSCHER KULTUR
HELSINKI