

bezeichnet wurde, schon seinen äusseren Verkehrsbeziehungen nach ein durchaus einheitliches und geschlossenes Ganzes.

III.

Höchst eigenartig waren auch die Verkehrsverbindungen im Lande selbst.

In dem durch Tausende - in Wirklichkeit durch Zehntausende - von Seen und zahlreiche grössere oder kleinere Moore und Sümpfe zersplitterten Land gibt es nur ein paar bedeutende natürliche Strassen, die über Moränenrücken hinführen. Von diesen Rücken ist einer der Salpausselkä, der, in der Richtung der Küste des Finnischen Meerbusens streichend, Südfinnland in das schmale Küstengebiet und die nördlich davon liegende Seenplatte teilt, der andere die Höhenkette Hämeen kangas - Pohjankangas, die, nordwestwärts streichend, vom Oberlauf des Kokemäenjoki nach Südostbottnien führt.

Die wichtigsten Verkehrsstrassen boten unter diesen Umständen die vielen Flüsse, Seen und Gewässer des Landes, die in günstigen Fällen Dutzende von Meilen umfassende Wasserbahnen lieferten.

Allen voran ^{stand,} ~~standen~~ unter diesen nach dem Bottnischen Meerbusen hinter der Kokemäenjoki, der Rhein Westfinnlands, der in majestätischer Breite vom Bottnischen Meerbusen tief in das Herz der künftigen Landschaft Häme (Tavastland) nach dem See Vanajavesi und andererseits über die Seenkette des Kyrösjärvi und Näsijärvi weit nach Norden hinaufreichte. Am Finnischen Meerbusen bestand die Hauptstrasse in dem kurzen und schnellenreichen Kymijoki, dessen Wassermassen durch den langen See Päijänne und seine Ursprünge eine bedeutende Strecke nordwärts vordrang^{en}. Die Hauptverkehrsader im Bereich des Ladogasees und Kareliens ist der Vuoksi, dessen Zentralsee, der Saimaa, mit seinen langen Wasserstrassen eine mächtige nördliche ~~hydrographische Domäne~~ ^{Gewässerdomäne} darstellt, die in fast ununterbrochener Verbindung mit dem Oulujoki und dem Bottnischen Meerbusen sowie mit