



Gewaltiger Quellwolkenurm über dem unendlichen Saimaa-See. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund

Dr. Peer Schmidt-Walther

Auf Kanal- und Seen-Kreuzfahrt mit Finnlands Hurtigruten

Karelien, das sagenumwobene Grenzland zwischen Finnland und Russland, gehört zu den ältesten Kulturlandschaften. Eine Weltgegend, die man noch als „Sibirien Europas“ aus dem Geografie-Unterricht kannte.

Das blaue Seen-Mosaik im Südosten des Landes, genauer gesagt West-Karelien, wird offiziell Saimaa genannt, am Ende mit doppeltem „aa“, weil lang ausgesprochen. Er ist der viertgrößte See Europas mit knapp 15.000 Kilometern Uferlänge. Das ist so viel wie ein Drittel des Erdumfangs.

Noch vor 6000 Jahren hobelte ein fast zwei Kilometer dicker Gletscherpanzer den Urgesteinsrücken aus Granit, Gneis und Schiefer glatt. Als das Eis mit beginnender Warmzeit geschmolzen war und sich das Land allmählich hob, blieb ein Gewässerpuzzle zurück. Sozusagen als Erbstück aus der Eiszeit und ein verlorener Teil der Ostsee: das „Finnische Meer“. Doch die rund 400 Kilometer lange und 200 Kilometer breite Seenplatte gibt sich nicht als Meer zu erkennen, sondern versteckt sich zwischen tausenden (genauer gesagt: 13.710) von Inseln. Ein Land der unendlichen Wälder, wilden Flüsse und verträumten Seen.

Statisten im Labyrinth

Die Heinävesi-Kanalroute von Savonlinna nach Kuopio ist eine der schönsten Schiffsrouten Finnlands. Sie führt nicht nur durch einzigartige Landschaften, sondern dient auch seit dem 19. Jahrhundert sowohl der Berufsschifffahrt, als auch dem Ausflugs- und Freizeitverkehr. Schwerstarbeit war der Kanalbau infolge von schwierigem Fels- und Sumpfgelände. Zwischen 1903 und 1906 entstand der jüngste von vier: der Kerma-Kanal.

Die Statisten in diesem Labyrinth sind jetzt zu Hauptdarstellern geworden: graue Felsbuckel, mit Birken, Kiefern und Fichten gesprenkelte Inseln. Über dem torfbraunen Wasser ein sommerlich hitzebedingter mystisch-milchiger Dunstschleier. Finnland-Träume werden hier zur Wirklichkeit.

An einem Saimaa-Nadelöhr, auf halbem Weg zwischen Kuopio und Savonlinna, von wo der Zubringerbus gestartet ist, liegt die Schleuse Kerma. Die Zusteigepassagiere warten gespannt auf „ihren“ Dampfer. Bis er strahlend weiß vor der dunkelgrünen Waldkulisse aufkreuzt.

Es ist die PUJJO, benannt nach einem Berg in Kuopio, wie der Schleusenmeister in Kerma erklärt. Das Einlaufmanöver ist spannend: Passt es oder passt es nicht? Es passt immer! Trotzdem ist man als Zuschauer gebannt: Nur Zentimeter trennen die Bord- von den Schleusenwänden auf jeder Seite. Das Heck schließt genau mit dem hinteren Schleusentor ab. Zum vorderen bleibt noch ein halber Meter Luft. Das ist Steuer-

Er verlässt sich auf seine Erfahrung und die elektronische Seekarte, die Fahrwasserbegrenzungen metergenau anzeigt. Viele Tonnenpaare liegen stellenweise so eng, als ob das „Kamel“ PUJJO durchs Nadelöhr gehen sollte. Die junge Seefahrts-Schülerin Kaisa Makkonen, die auch im Restaurant bedient, assistiert dabei mit dem Fernglas.

Die Szenerie wird von einem leuchtenden Regenbogen überspannt. Ferienstimmung in einer der bedeutendsten finnischen Tourismusregionen: Sommerhütten, mökki genannt, lugen versteckt aus dem Wald. In der Luft ein würziger Sauna-Kiefernholz-Birken-Duft. Manch einer der Hüllenlosen wartet nackt auf dem Steg, bis der PUJJO-Film abgespult ist. Erst dann stürzt man sich in die fast badewasserwarmen Saimaa-Fluten, um den Schwitz-Schweiß abzuspülen und sich Kühlung zu verschaffen.

Auf dem lukrativen Holzweg

Erstaunlich, dass nach wie vor Holz über die Seen, den günstigsten Transportweg, zu den Sägewerken und Papierfabriken geflößt wird. Kapitän Kari winkt hinüber zu einem Schubverband, auf dem sein Vater Kapitän ist, wie er nicht ohne Stolz erklärt. Die PARKKO, so heißt der bullige Schlepper, schiebt einen hoch mit Stämmen beladenen Leichter vor sich her. „Finnland steht auf einem Holzbein“, zitiert Kari ein geflügeltes Wort. 200.000 Quadratkilometer oder 65 Prozent des sechstgrößten Landes Europas werden insgesamt forstwirtschaftlich genutzt. Jedes vierte weltweit verfügbare Stück Papier stammt aus dem Land der 187.888 Seen.

Und diese Mengen, ob Bauholz, Zellulose, Karton oder Zeitungspapier, müssen kostengünstig per Frachter abtransportiert werden. Dafür sind – unvorstellbar! – rund 3000 Kilometer Saimaa-Schiffahrtsrouten durch Seezeichen für Schiffe mit diversen Tiefgängen markiert. Immerhin trägt die Bewirtschaftung des Waldes mit über 30 Prozent zum Außenhandel bei und sichert etwa einem Zehntel der Bevölkerung das Einkommen. Beim Tourismus gibt's noch viel „Luft“ nach oben mit 2,7 Prozent.

Bravouröse Flaschenhals-Passage

Die Pontonbrücke zur gewaltigen Schlossfestung Olavinlinna hinüber, in der die berühmten sommerlichen Opernfestspiele von Savonlinna stattfinden, schwingt wie von Geisterhand zur Seite. Grünes Licht für PUJJO. Zufällig haben die Sänger auf der Burg gerade Pause. In Smokings und lange Abendgarderoben gewandelt, lassen sich die Festspielgäste das Passage-Schauspiel nicht entgehen. Pausen-Theater eben. Vorausfahrend hat das auch schon die Besatzung des deutschen 2500-Tonnen-Frachters RMS SAHM, der Zellulose aus Juensu geladen hat, miterleben dürfen.

Präzision pur. Die Kammer kocht, als das Wasser einströmt. Im Fahrstuhltempo senkt sich der Schiffskörper.

Atem anhalten am Koukku-Knie

Um 14.30 Uhr heißt es endlich „Leinen los!“ Über 65 Kilometer oder rund fünf Stunden hat die PUJJO mitten durch Karelien, sozusagen über Land, bis zu ihrem Ziel- und Heimathafen Savonlinna zu dampfen. Und das schon seit über 100 Jahren. Entlang der von Kuopio über Heinävesi nach Savonlinna führenden insgesamt 170 Kilometer oder zehneinhalb Stunden langen Schiffsroute präsentiert sich die echte Wasserlandschaft des Savo-Seegebietes.

Quasi in Slalomfahrt steuert Kapitän Kari Vänttinen, der auch ein Hochsee-Steermanns-Patent besitzt und außerhalb der Saison Frachter fährt, seinen Dampfer durch die oft schiffsschmalen, kurvenreichen Gewässer, die durch zwei weitere Schleusen unterbrochen sind. Stellenweise so haarscharf an Felswänden entlang oder direkt darauf zu, dass man glaubt, den Rumpf daran kratzen zu hören. Am Koukku-Knie (Koukunpolvi) möchte man seinen Atem anhalten, als PUJJO kunstvoll eine 300-Grad-Wende vollführt. Hohe Steuermannskunst! Bis sich der Blick wieder entspannt weitet auf eine von Inseln gesprenkelte Seenlandschaft, die durch alte Kanäle und zwei weitere Schleusen verbunden sind.

Zusammengenommen macht all dies die Route einzigartig, nicht zuletzt auch, weil sie durch eine der schönsten finnischen Nationallandschaften führt. Die waren schon vor 5000 Jahren bekannt. Felszeichnungen aus der Gegend berichten von steinzeitlichen Bootsfahrern.

Mit der Heinävesi-Route untrennbar verbunden sind die Nationalparks Kolovesi und Linnansaari. In ihren Gewässern tummeln sich noch etwa 300 Saimaa-Robben, die auf der roten Liste der bedrohten Tiere stehen.

Hurtige Heinävesi-Route

Erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde diese Fels-, Wald- und Wasser-Wildnis besiedelt. Die Kanalisierung der Route begann Ende des 19. Jahrhunderts. In dieser schönen Kanal-Landschaft arbeitete sogar mal ein Eisenhüttenwerk, für Ostfinnland damals so etwas wie ein industrieller Aufschwung.

Folge der Kanalisierung war ein lebhafter Schiffsverkehr auf der Heinävesi-Route, die sich bald zu einem beliebten Reiseziel entwickelte. Die Zwanziger und Dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts gelten denn auch als das „goldene Zeitalter des Tourismus“. Die Dampfer waren brechend voll. „Gleichzeitig musste man sich auch um die berechtigten Beförderungsbedürfnisse der örtlichen Anwohner kümmern, denn es gab damals kaum Bahn- oder Straßenverbindungen“, hört man über den Bordlautsprecher.

Die Anwohner der Schifffahrtsroute wollten aber auch mal eine Reise in die nächste Stadt oder gar eine Kreuzfahrt zu Mittsommernacht unternehmen, um sich von dem oft harten, eintönigen Alltag zu erholen. Oft befanden sich unter den Passagieren Paare auf Verlobungsreise. Für die jungen Leute blieb das oft die einzige Begegnung mit der Stadt, denn die Mühen des Alltags ließen ihnen damals keinen Spielraum.

Daneben nahmen die Dampfer aber auch Studenten- und Schülergruppen an Bord. Der Vergleich mit der norwegischen Hurtigruten und ihrer küstenverbindenden Rolle liegt nahe. Bis heute, wenn man die unterwegs aus- und zusteigenden Passagiere mit Koffern und Taschen beobachtet. Manche wollen auch „einfach nur mal den Nachbarn auf der nächsten Insel besuchen“, wie man hört.

PUJJO-Film abgespult

Gegen den Wald am gegenüberliegenden Ufer heben sich weiße oder gelb-rote rechteckige Tafeln ab. Beleuchtet geben sie auch nachts Peilhilfe und zeigen den Kurs an: wie lange geradeaus gefahren, wann gedreht werden muss. Plötzlich schiebt sich eine scheinbar undurchdringliche Regenwand dazwischen. „Mit unserem hochmodernen Radar kein Grund zur Panik“, lächelt Kapitän Kari.

Kapitän Kari bewegt den kleinen Joystick mit zwei Fingern so gekonnt, als wäre er ein Spielzeug. Die Bordwand geht respektvoll auf Distanz zu den hölzernen Abweisern. Dennoch sind die farbigen Kratzspuren von zahlreichen Schiffen nicht zu übersehen. MS PUJJO passiert den Flaschenhals zwischen Haukivesi im Norden und Philajavesi im Süden bravourös. Reverenz an das sehenswerte Saimaa-Schifffahrtsmuseum gleich um die Ecke an Steuerbord.

Die kleine Traumreise endet im Herzen von Savonlinna. Die 36.500-Einwohner-Hauptstadt der ostfinnischen Landschaft Südsavo feiert an diesem Tag ihren 375. Geburtstag. Der Dampfer PAUL WAHL lässt zur Begrüßung seine markante Pfeife aufheulen.

Zahlreiche Seh-Leute, darunter auch einige blonde finnische Schönheiten, verfolgen von der hölzernen Uferpromenade aus interessiert das Anlegemanöver. Grinst Kapitän Kari: „Ein Kollege hat mal vor lauten Stielaugen sein Manöver vergessen und anschließend die Pier gerammt. So was kommt von sowas.“

Der Saimaa-See

Der See liegt im Südosten Finnlands und ist mit 4370 Quadratkilometern der größte des Landes und der viertgrößte Europas. Seine Küstenlänge misst 14.850 Kilometer. 13.710 Inseln liegen im See. Tiefste Stelle: 85 Meter, Durchschnitt 7 Meter. Nord-Süd-Er Streckung: rund 400 Kilometer.

Entstanden durch das Abtauen der Gletscher der Weichseleiszeit vor rund 6.000 Jahren. Im Süden verhinderte die Salpausselkä-Endmoräne, im Norden die postglaziale Landhebung einen Abfluss des Schmelz- und Regenwassers. Dadurch staute es sich vor rund 5000 Jahren im Saimaa-Becken. Erst durch den Fluss Vuoksi fand der See einen natürlichen Abfluss nach Ladoga-See, so dass sich der Wasserspiegel senkte und sich die heutige Topografie herauszubilden begann.

Schiffbare Wasserstraßen (lotspflichtig sind Schiffs ab 25 Meter Länge): 775 Kilometer mit bis zu 4,20 Meter Tiefgang (je nach Wasserstand auch mehr); diese Routen werden von hochsee- und flussgängigen Frachtern genutzt, die Holz, Zellulose und Papier exportieren. 1350 Kilometer mit über 2,4 Meter Tiefgang; 1200 Kilometer mit bis zu 2,4 Meter Tiefgang.

Schiffsdaten MS PUJJO

Reederei: Samaan Laivamatkat Oy, www.mspuijo.fi; Bauwerft: Maanika in Karttula bei Kuopio.

Schiffsgeschichte (4 Leben)

Baujahr: 1898 (1. Leben) als Saimaa-Frachtdampfer (20 Meter Länge, 8 PS) und Saimaa-Schlepper SORSA; gesunken 1908 infolge Grundberührung bei Kuopio, danach Reparatur und Verlängerung auf 27,95 Meter sowie in ANNA umbenannt (2. Leben); 1913 ausgebrannt, nachdem Papierladung Feuer gefangen hatte; Instandsetzung, Einbau einer 40 PS-Dampfmaschine, Verlängerung auf 28,30 Meter, Umbenennung in HEINO, 1932 erneuert, bis 1964 auf dem Saimaa unterwegs (3. Leben), anschließend aufgelegt, 1974 Umbau zum Motor-Passagierschiff PUJJO (150 Passagiere, 52 Kabinenplätze), 1977 Saloneinbau und weitere Kabinenplätze, 1992 Konkurs der Reederei, 1993 Kauf durch Roll Risteilyt Oy, Umbenennung in PUJJO, 2007 Kauf durch jetzige Gesellschaft Samaan Laivamatkat Oy, Savonlinna, 2014 in der 22. Saison auf der Route Savonlinna-Kuopio (4. Leben).

Maschine: IVECO, 215 PS; Geschwindigkeit (max.): 12 kn
Schiffstyp: Passagierschiff mit Sonnendeck, Restaurant, Oberdeck-Salon, Kabinen, Sauna.

Länge: 28,30 Meter; Breite: 6,27 Meter; Tiefgang: 2,40 Meter; BRZ: 185; IMO-Nr.: 86348330; Flagge: finnisch; Heimathafen: Savonlinna.

Teilen



MS PUIJO vor der Einfahrt in die Kerma-Schleuse. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



MS PUIJO im Kanal- und Seenlabyrinth des Saimaa-Sees.
Foto: Samaan Laivamatkat Oy, Savonlinna, Finnland



Die Karte der schiffbaren Routen des Saimaa-Sees an Bord der MS PUIJO.
Karte: Samaan Laivamatkat Oy, Savonlinna, Finnland



Kanalschleuse vorraus bei strömenden Regen. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



MS PUIJO in der Schleuse Kerma – Zentimeterarbeit.
Foto: Samaan Laivamatkat Oy, Savonlinna, Finland



MS PUIJO bei der Ausfahrt aus der Schleuse Kerma.
Foto: Samaan Laivamatkat Oy, Savonlinna, Finland



MS PUJO hinterlässt kräftige Strudel im Waldkanal. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Finnische Flagge über dem schiffsengen Kerma-Kanal.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Ganz knappe Passage der mit Moos bewachsenen Uferfelsen.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Typische Saimaa-Seezeichen am felsigen Ufer. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Ansteuerung von Savonlinna mit-Saimaa-Schiffahrtsmuseum.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Steuerfrau und-Kapitän auf der PUJO-Brücke.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Blick in den Restaurant-Salon von MS PUIJO. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Vor einer Anlegestelle im Seengebiet. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Ab d a s gutgehen wird? Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Drei-Kilometer-Holzfluss auf dem Saimaa.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



An Backbord passiert das Holzfloß-Begleitboot.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Die Pontonbrücke der Opernfestung Olavinlinna schließt hinter dem Schiff. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



MS PUJO passiert Olavinlinna bei Savonlinna.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Der Dampfer SAVONLINNA in Savonlinna.
Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund



Der Dampfer PAUL WAHL vor der Kulisse von Savonlinna. Foto: Dr. Peer Schmidt-Walther, Stralsund

[Vorige Seite](#)

[Inhalt-Seite](#)

SeereisenMagazin · Seite 9

[Impressum](#)

[Nächste Seite](#)