

Finnland



das ideale Ziel für den Paddler



Wassersportführer für Finnland/eincl. Lappland

A. Nikolaus

HELSINGIN
YLIOPISTON
KIRJASTO

FINNLAND

„das ideale Ziel für den Paddler“

*

Illustrierter

Wassersportführer für Finnland und Lappland.

IV. Auflage.

*

Herausgeber:

FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET

(*Finnländische Dampfschiffahrts A.G.*)

HELSINGFORS — FINNLAND

Manuskript:
A. NIKOLAUS, D.K.V.

Alle Rechte vorbehalten.



FINNLAND,

DAS IDEALE ZIEL FÜR DEN PADDLER

WARUM?

Wohl in keinem Lande sind die Reisemöglichkeiten für den Faltbootfahrer so unbeschränkt und von Natur aus für jede individuelle Planung so offen, wie in Finnland. Geradezu unerschöpflich sind die Wege, die sich dem Wasserwanderer bieten. Er allein ist so recht in der Lage, all die Schönheiten des Landes auszukosten, da er auf seiner Fahrt der Natur am nächsten und ihr am engsten verbunden ist. Natur ist alles, was Finnland in erster Linie zu bieten hat. Die Weite und Jungfräulichkeit des Landes, die hellen Nächte und die Mitternachtssonne hinterlassen einen stärkeren und unverwischbareren Eindruck als alle Kulturstätten, zu denen unser Leben beziehungslos geworden ist. Dazu kommt, dass man in keinem Lande in einer derartigen persönlichen Freiheit wandern kann; allerorts kann man sein Zelt aufschlagen, überall seine Mahlzeit aus den Seen fischen und am knisternden Holzfeuer bereiten. Wer einmal eine Reihe von Tagen in Finnland gepaddelt ist, wer einmal eine Nacht unter farbenleuchtendem Himmel verweilt hat und wer die Gastfreundschaft der Bevölkerung einmal genossen hat, der lobt Finnland als das ideale Ziel für Paddler. — Wer aber Land und Leute noch nicht kennt, doch überzeugter Wanderer ist, der betrachte die Übersichtskarte am Schluss des Bändchens und den Ausschnitt aus einem 1: 100.000 Blatt auf der Titelseite, dann wird er zugeben müssen:

Finnland ist das ideale Ziel für den Paddler!

DIE WASSERSPORTGEBIETE FINNLANDS

teilt man am besten in folgende Gruppen: das grosse Seenplateau im Süden mit den Seen des Saimaagebietes, denen des Päijänne- und Näsijärvisystems, das Seen- und Flussgebiet des Oulujoki im Norden, dann die Flüsse unterschiedlicher Grösse, die den schmalen Küstenstreifen im Westen und Süden entwässern, und die Flüsse Lapplands, die einesteils in das Eismeer münden, andernteils in den Bottnischen Meerbusen. Dazu kommen noch die Schärengebiete an der Südküste Finnlands und das Gebiet der Ålandinseln.

DIE BEFAHRBARKEIT

dieser Gebiete ist von unterschiedlicher Schwierigkeit. Am einfachsten ist die *Befahrung des Seenplateaus*, zumal wenn man sich in der Nähe der Dampfschiffslinien hält, was die Orientierung wesentlich erleichtert. Auch kann man bei anhaltenden widrigen Winden die Überquerung einer offenen Seenstrecke zu Schiff vornehmen. Die Stromschnellen sind in diesem Gebiet fast alle fahrbar oder durch Schleusen zu umgehen. Lediglich in den grossen Abflüssen steigern sich die Schwierigkeiten und erfordern teilweise Mut und Wildwassererfahrung. Eine weitere Schwierigkeit bedeuten auf ihnen die Holztriften, deren Stauungen häufig die ganze Flussbreite ausfüllen und dadurch das Fortkommen unendlich erschweren. Wassermangel ist das ganze Jahr nicht zu fürchten.

Ganz ähnlich sind die Verhältnisse bei den *Küstenflüssen* mit ihren zahlreichen Stromschnellen, Wehren und Stockrinnen zum Weiterleiten des Triftholzes, das auch hier sehr häufig zu treffen ist. Zu diesen Schwierigkeiten kommt dann noch häufiger Wassermangel im Sommer, der das Vorwärtskommen im steinigem, stromschnellenreichen Flussbett ausserordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich macht.

Die Flüsse *Lapplands*, die alle riesig gross und reich an Stromschnellen und Wasserfällen sind, erfordern einige Wildwassererfahrung, doch ist ein Grossteil der Schwierigkeiten leicht zu überwinden, da die Ströme alte Verkehrsstrassen waren. Bei den *Schärenfahrten* bilden Grösse und Offenheit der Flächen wohl Gefahrenmomente, aber man kann ihnen leichter aus dem Wege gehen, indem man einmal seinen Kurs über die geschütztesten Stellen absteckt, auch kann man durch Abwarten an geschützter Stelle das schlimmste vorüberlassen, zumal der Wind im Sommer nie allzu stetig bleibt. Die Sommerwinde sind fast ausschliesslich lokal begrenzt und von entsprechend kurzer Dauer.

DIE BESTE REISEZEIT

sind in allen Fällen die Wochen nach Mittsommer. Dann sind die Nächte am hellsten und wärmsten, die Natur prangt im frischen, farbenfrohen Kleid eines prachtvoll auftretenden Frühlings. Die Tage sind warm und das Wetter vorwiegend schön. Vor Mittsommer



Helsingfors.

Foto: H. Iffland.

können die Nächte noch sehr kühl sein und auf den Seen Lapplands verschwindet das letzte Eis erst häufig Anfang Juni. Ende August werden die Nächte schon wieder kühler und von Süden her dunkler und dunkler. In dieser Zeit steht der Mond als unwirklich grosse Scheibe dicht über dem Horizont. In Lappland machen sich dann auch die ersten Vorboten des Herbstes bemerkbar, die Nächte können empfindlich kalt sein.

DIE REISEAUSRÜSTUNG

ist den sommerlichen Temperaturen entsprechend die gleiche wie bei uns. Zu ergänzen ist sie lediglich durch Kompass und Prismenglas, die beide im Gewirr der Inseln von unschätzbarem Wert sein können. Dazu gehört eine gute Karte, die für den grossen Weg im Masstab 1: 400 000 genügt, lediglich für einige besondere Strecken sind als Ergänzung Karten von 1: 100 000 nötig.

Für Lappland kommt zu der gewöhnlichen Ausrüstung etwas mehr warme Kleidung und ein Mückenschleier für Kopf und Zelt. Als Mückenabwehrmittel verwendet man am besten das landesübliche Pechöl, das man an Ort und Stelle erhält.

Die Lebenshaltungskosten in Finnland sind heute derart niedrig, dass man es als das billigste Land bezeichnen kann. Sie betragen bei reinem Lagerleben kaum 1:— RM pro Tag, in den grösseren Städten ca. 5:— RM und in kleineren Städten weniger. Die Einkaufsmöglichkeiten sind auf dem Lande wohl beschränkt, jedoch erhält man Butter, Eier, Brot und Milch überall. Konserven, Dauerfleisch u. a. kauft man in den Städten, in denen meistens auch ein täglicher Markt stattfindet. Empfehlenswert ist es auf Holzfeuer zu kochen, wobei man Birkenrinde als Feueranzünder benutzen kann, da sie in jedem Zustand brennt.

Die Verkehrsmittel in Finnland sind ebenfalls sehr billig. Die Eisenbahn hat einen Zonentarif, dessen Kilometerpreis bei steigender Entfernung immer niedriger wird. Dampfer und Autobus spielen im finnischen Verkehr ebenfalls eine grosse Rolle. Ihre Tarife sind gleichfalls niedrig. Auch nehmen die Dampfer aufgebaute *Faltboote* zu geringem Tarif an Bord, was bei Gegenwind und knapper Zeit auf grossen Seen nicht genug empfohlen werden kann.

DIE REISE NACH FINNLAND

wird am schnellsten und bequemsten mit den schönen und modernen Schiffen der *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* (Finnländische Dampfschiffahrts A. G., Helsingfors) durchgeführt. In nicht ganz 48 Stunden ist man mit ihnen in Helsingfors und diese Überfahrt wird für jeden Wassersportler ein Erlebnis sein, das den Eindrücken des Landes ebenbürtig.

Der Dampfer *»Ariadne«* fährt jeden Mittwoch 16 Uhr ab Stettin über Reval nach Helsingfors. Die Rückfahrt erfolgt jeden Sonnabend 14 Uhr ab Helsingfors. Ausserdem verkehrt jeden Sonnabend ein Dampfer ab Lübeck mit direktem Kurs nach Helsingfors, dessen Rückfahrt jeden Mittwoch erfolgt.

Die Boote werden von allen Dampfern frachtfrei befördert, jedoch ohne Verantwortung für ev. Schaden. Nähere Auskünfte erteilen neben allen Reisebüros die Vertretungen der *»Finska«*; Gustav Metzler, Stettin, Königstrasse 4—5 und die Deutsch-Finnländische-Dampferexpedition G.m.b.H., Lübeck, Untertrave 43.

Die Einreise nach Finnland erfordert lediglich einen gültigen Reisepass (ohne Visum). Die Einfuhr der Boote begegnet keinerlei Zollschwierigkeiten, wenn darauf hingewiesen wird, dass man als Tourist reist. Auch ist das *Faltbootgepäck* den Zollbehörden längst nicht mehr unbekannt.

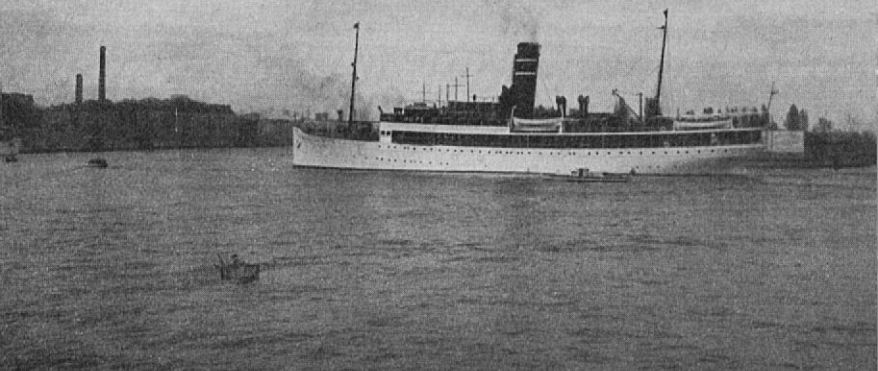
Die Landessprache ist vorwiegend finnisch, in den Küstengebieten, sowie auf Åland schwedisch. Bei Kenntnis der nötigsten Worte des täglichen Bedarfs (Grüsse, Zahlen, Lebensmittel) wird man ohne Schwierigkeiten durchkommen, zumal ein Grossteil der Bevölkerung deutsch spricht. Als Hilfsmittel empfiehlt sich die Anschaffung eines der unter der Literatur genannten Sprachführer.

DIE KANU-VEREINE IN FINNLAND

haben sich im Laufe der letzten Jahre erfreulich vermehrt. Durch die im Jahre 1932 erfolgte Gründung von Finnlands Kanu-Verband, der wiederum der Internationalen Repräsententschaft des Kanusports angeschlossen ist, sind die über den Süden des Landes verstreuten Vereine bestens als Stützpunkte geeignet.

An Kanu-Vereinen trifft man in Helsingfors folgende:

Helsingfors Kanot Klubb (der älteste)
Merimelajat
Paddlarklubben Canoa (Specialität: Wettkämpfe)



D. »Ariadne« verlässt Stettin.

LITERATUR ZUR ALLGEMEINEN ORIENTIERUNG:

FINNLAND—REISEHANDBUCH, herausgegeben vom Touristenverein in Finnland. Preis Rmk. 5:—.

BAEDEKER: SCHWEDEN UND FINNLAND. Preis Rmk. 12:—.

STORM, REISEFÜHRER FINNLAND. Preis Rmk. 4:50.

»SUOMEN KULKUNEUVOT—FINLANDS KOMMUNIKATIONER« offizieller Fahrplan ALLER Verkehrsmittel in Finnland mit Fahrpreisberechnungstabelle für die Eisenbahnen. Preis Fmk. 7:— (= Rmk. 0,50). Ein billiger, ausserordentlich wichtiger Ratgeber für jeden Finnlandfahrer. Herausgegeben vom Touristenverein in Finnland.

Über sonstige deutschsprachige Finnlandliteratur informiert die deutsche Finnlandbibliographie von Johannes Öhquist. Herausgeber: Akademiska Bokhandeln, Helsingfors.

KARTENMATERIAL kauft man beim Touristenverein und bei Akademiska Bokhandeln, Helsingfors, oder bei der Kartenstelle des Deutschen Kanu-Verbandes. Es empfiehlt sich Karten vor Antritt der Reise anzuschaffen. So weit die Blätter erschieden bevorzugt man die

EKONOMISK KARTA Masstab 1:100 000. Preis Fmk. 30:— = Rmk. 3:—.

EINZELBLÄTTER AUS DEM FINNLAND-ATLAS. Masstab 1:400 000. Preis Fmk 6:—. Diese Karten sind den Angaben im Text zu Grunde gelegt. Sie sind im allgemeinen ausreichend, wenn auch etwas klein im Masstab. Für unübersichtliche Strecken ist die Ergänzung durch die ausgezeichnete Ekonomisk Karta notwendig. Generalkarta Masstab 1:400 000. Preis Fmk 20:— (= Rmk 2:—). Eine ältere Ausgabe, die durch die Einzelblätter aus dem Finnland-Atlas ersetzt wird.

Als Einheit kostet der Finnland-Atlas 100:— Fmk.

ALS SPRACHFÜHRER sind zu empfehlen:

POLYGLOTT-KUNTZE, FINNISCH, Preis Rmk. 1:— bzw. Fmk. 10:—.

POLYGLOTT-KUNTZE, SCHWEDISCH, Preis Rmk. 1:— bzw. Fmk. 10:—.

METOULA, FINNISCH, Preis Rmk. 1:50 bzw. Fmk. 15:—.

METOULA, SCHWEDISCH, Preis Rmk. 1:50 bzw. Fmk. 15:—.

Preisangaben ohne Gewähr.



Am grossen
Saimaa-See.
Foto:
A. Nikolaus.

DIE WASSERWEGE AUF DEM GROSSEN SEENPLATEAU.

Seinen Abflüssen entsprechend wird das grosse Seenplateau im Süden Finnlands in drei Seensysteme eingeteilt, die entweder nach ihren Hauptseen oder nach ihren Abflüssen benannt werden. Am weitesten östlich liegt das grösste, das Saimaa- oder Vuoksi-System, dessen Abfluss, der Vuoksi in den Ladogasee mündet, westlich davon das Päijänne- oder Kymi-System, dessen Abfluss, der Kymijoki in den Finnischen Meerbusen mündet. Am weitesten westlich liegt das Näsijärvi- oder Kokemäenjoki-System, das zum Bottnischen Meerbusen abfliesst. Die Hauptrichtung der Reisewege verläuft in Nord—Süd-Richtung. Die mehrfachen Querverbindungen der einzelnen Systeme werden nur nebenher erwähnt werden, gewissermassen als Dessert für eine gute, kräftige Mahlzeit.

FAHRTEN IM SAIMAAGEBIET.

Äusserste Möglichkeiten des Fahrtbeginnes in Iisalmi am Porovesi und in Nurmes am Pielisjärvi. Iisalmi ist der bisher meist benutzte Ausgangspunkt. Der Beginn in Nurmes hat den Vorteil, dass man bei relativ geringen Mehrkosten einen vollkommen anderen Anmarschweg wählen kann, der Gelegenheit bietet zum Besuch der alten Hansestadt Wiborg und des berühmten griech.-kath. Klosters Valamo auf den gleichnamigen Inseln im Ladoga-See. Ferner bietet die Bootsfahrt von Nurmes Gelegenheit zum Besuche von Koli, der höchsten Erhebung Südfinnlands. Ab Oravinkanava verlaufen beide Wege gemeinsam. Die im Seengebiet vorkommenden Stromschnellen sind teils leicht fahrbar, teils durch Schleusen zu umgehen. Lediglich in den Abflüssen steigern sich die Schwierigkeiten.

IISALMI—LAPPEENRANTA

Anreise: Helsingfors-Iisalmi Fahrpreis III Kl. 108 Fmk, II Kl. 162 Fmk. *)

Helsingfors-Viborg-Nurmes III Kl. 130 Fmk, II Kl. 194 Fmk.

Als Karten werden gebraucht: Kartenblätter Nr. 33, 26, 27, 19, 13.

Angenehm ist Ergänzung durch einzelne Blätter von Finlands ekonomisk karta, Masstab 1 : 100 000.

Iisalmi km 0

Aufbauplatz in Nähe des Bahnhofs. Fahrt über Porovesi und Nerkoonjärvi, durch Nerkoonkanava, oder besser durch den fahrbaren Strom zum Onkivesi—Lapinlahti km 30 — durch Ahkiolahdenkanava (Schleuse) nach Maaninka km 62 — Zum Ruokovesi über leichte Schnelle (Schleuse) und über den sehr offenen Kallavesi

nach Kuopio km 104

Kuopio ist als Anfangsort bei geringerer Zeit sehr zu empfehlen. Von der Puijohöhe herrliche Aussicht über den ganzen Kallavesi.

Vehmersalmi km 128 — Nach dem Suvasvesi schönster Fahrtteil, die Heinävesi-Strasse, ein Inselgewir und enge Fahrwasser. Karvionkanava (Schl.) km 169 Schnelle nicht fahrbar (Schleusengebühren für alle Schleusen Fmk 12). Heinävesi km 179 — Von der hochliegenden Kirche Rundblick über die Seen. Kermankanava (Schl.) km 187 — Schnelle unfahrbar — Steine — 2 km unterhalb weitere Schnelle — fahrbar (Schl.). Pilppa (Schl.) km 197 — Schnelle fahrbar. Nach längerer Fahrt durch Inselgewirr erreicht man

Oravi km 231

Vereinigung mit dem Weg von Nurmes—Joensuu. Über den

Haukivesi nach Savonlinna (Nyslott) km 267

DIE LEPPÄVIRTASTRASSE

Kartenblätter 26 u. 27.

Von Kuopio km 0 — führt ein zweiter Weg über Pitkälähti nach Leppävirta km 40 — und durch die einsame Leppävirtastrasse nach Varkaus km 72 — und über Rantasalmi nach

Savonlinna (Nyslott) km 130

NURMES—ORAVI

Kartenblätter N:o 34, 35, 28, 27, 19.

Nurmes km 0

Bahnstation am Nordende des grossen Pielineen. Bis Koli (höchste Erhebungen Südfinnlands) km 65 — (Fahrt kann auch sehr gut in Vuonilahti, gegenüber Koli, begonnen werden — entsprechende Verkürzung. Kaufmann im Ort.)

Uimaharju (Bahnbrücke) km 86 starker Strom — Bei Kirchdorf Eno Kaltimokoski — km 105 — (dreistufige Schleuse) Schnelle sehr schwer — ev. fahrbar — von Strassen-

*) Fahrpreisangaben unverbindlich — errechnet auf der dereinstigen Tarifgrundlage. — Die Kilometerangaben sind auf kürzestem Wege gemessen.

brücke aus ansehen. An Nesterinsaari fährt Dampfer links vorbei, Schnelle rechts fahrbar, Saapaskoski, Jakokoski fahrbar, desgl. Haapavirta, linker Arm (Schleuse rechts). Letzte Schleuse bei Laurila. Strom teilt sich mehrfach — rechts Schleuse — Mitte fahrbar — bei Mündung des Seitenarmes auf Seitenstrom achten, der gegen das Ufer drückt. Auf der ganzen Strecke zeitweise Holztrift — auf Flossbeutel achten. Ausfahrt meist am Anfang derselben. Bei Uira sperren verankerte Schneidemühlen den Strom — Umgehung durch Mühlengraben links — ev. übertragen. In

Joensuu — km 150

— alte Lagerhäuser am Wasser — wird der Pyhäselkä erreicht. Rääkkylä — km 180 — Savonranta km 211 — Anschluss an den Weg von Iisalmi in

Oravi — km 245

Vom Paasivesi bei Savonranta kann man auch über den Pistolanjärvi, durch schmale und enge Gewässer zum Puruvesi, nach Punkaharju und Savonlinna gelangen.

DER PUNKAHARJU

Kartenblatt N:o 19

Von Savonlinna km 0 — führt ein schöner Abstecher über Kankaistenselkä und Moinselkä zum Punkaharju km. 35 — einem schmalen Tonrücken mit hohem Nadelwald. Hotels im Nordteil des Rückens. Durch Ahvionsalmi und Telataipaleenkanava km 90 — erreicht man das Hauptfahrwasser und

damit *Puumala km 118*

Der kürzeste Weg von Savonlinna nach Puumala misst nur 69 km.

DIE STRASSE NACH MIKKELI

Kartenblätter N:o 19 u. 18

In Puumala zweigt abermals eine schöne Strasse ab, auf der man über Hirvensalo km 22 — enge Wasser, steile Bergeufer, an Anttola km 53 — vorbei den Louhivesi erreicht (Abzweigung des Kirkkotalpaleenkanava km 85 — zum Gr. Saima). Über Puntala (Strassenbrücke) km. 99 — erreicht

man *Mikkeli km 120*

Von

Puumala km 0

führt dann der direkte Weg über die riesige Fläche des Grossen Saimaa nach Vuoksenniska km 60 — Dieser Teil der Fahrt erfordert bei unsicherem Wetter grosse Vorsicht und gutes Material. Bei Vuoksenniska der natürliche Abfluss der Saimaagewässer, der Vuoksi (Ausflug zum Imatra-Fall und Vallinkoski).

Abfluss des

Saimaakanals km 95

Der Saimaakanal ist die Dampferstrasse zum Finnischen Meerbusen. Über 35 Schleusenstufen erreicht man auf ihm Viipuri (Viborg) km 170 —

Lappeenranta (Willmanstrand) km 102

DIE FLOSSSTRASSE ZUM KYMIJOKI

Da eine ausschliessliche Befahrung dieser Strecke durchaus verlohrend ist, seien die Fahrpreise für die Anfahrt angegeben; Helsingfors—Lappeenranta (Willmanstrand) II. Kl. 102 Fmk. III. Kl. 68 Fmk.

Kartenblätter N:o 13 und 12.

Fahrt nordwärts bis gegenüber Taipalsaari nach Orjaniemi — km 16 — Dann südwärts bis Strassenbrücke Lappeenranta — Savitaipale km 30 — Jenseits der Brücke ein kleiner See an der Wasserscheide. Ein Hebewerk hebt das Flossholz in eine Rinne, in der es mit aufgepumptem Wasser zum Kärenlampi hinabschwimmt. Hier muss links am Hebewerk vorbei umtragen werden (etwa 700 m Weg).

Am Ende des Kärenlampi Stockrinne als Abfluss des Sees. Dieselbe ist etwa 1 km lang und kann leicht befahren werden, wenn von den Flössern das Holz zurückgehalten wird. Am Ende der Rinne niedere Brücke, unter der das Boot gerade hindurch geht. Man muss also ins Boot rutschen oder vor der Brücke ausbooten. Geschwindigkeit nur gering. Am unteren Ende der Rinne möglichst schnell vom Ausfluss fort, da die Stämme mit grosser Wucht hinausschiessen.

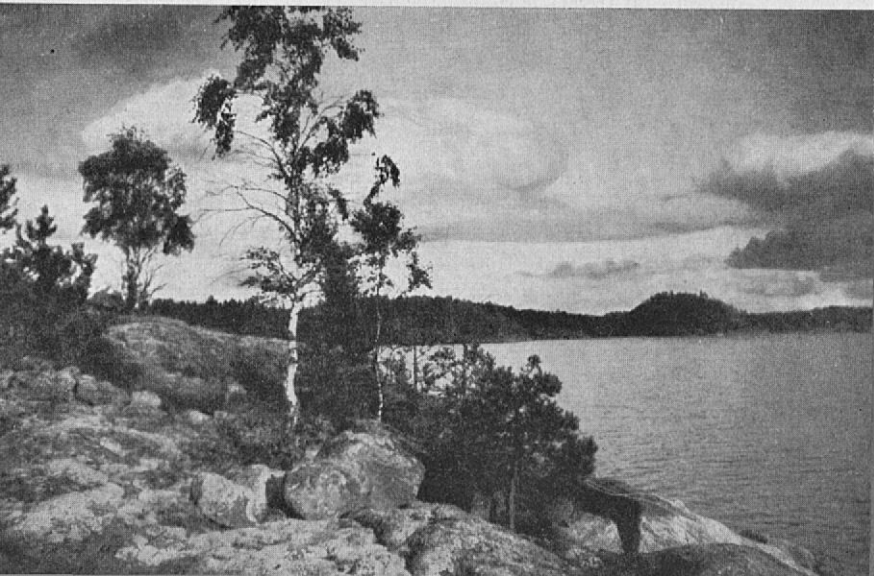
Die Balkenkettens, die das Holz sammeln, müssen überhoben werden, wenn man sie nicht nach unten drücken kann. Mit dem Aufbinden sei man vorsichtig, da das Flossholz einen grossen Zug ausübt.

Nun folgt eine Seenstrecke mit flussartigem Charakter, die von ausserordentlicher Schönheit ist. Später eine monotone Luch- und Moorlandschaft, die einen starken Eindruck hinterlässt.

Dann folgt das inselreiche Gebiet des Kivijärvi, der aus einer ganzen Kette von Seen besteht, die durch schmale Flussarme verbunden sind. Flossbeutel hindern mehrfach die Fahrt. Bei Kannuskoski-Mühle — km 125 — erreicht man

Auf dem Wege zum Punkaharju.

Foto: A. Nikolaus.





Tolppakoski
im Kymijoki.

eine Stockrinne, die ca. 35 m lang, bei 1,25 m Gefälle — Rinne befahrbar (Zweier fahren den grössten Teil der Stockrinnen nur mit halber Besetzung) Umtragungsmöglichkeit am rechten Ufer. Zwei km weiter eine grössere Stockrinne (ca. 70—80 m lang, $3\frac{1}{2}$ m Gefälle) ebenfalls befahrbar. Umtragen: am rechten Ufer landen, dann über die Brücke und vor der Kaappa (Kaufmann) wieder einsetzen.

Es folgt Kyykoski — km 132 — drei leichte Schnellen, die sehr schön zu befahren sind. Bei Tirvantehdas — Sägewerk — km 141 — zunächst eine schmale Gasse, aus Balken gezimmert, die eine flache S-Kurve bildet. Gut fahrbar — schöne Wellen. Nach kurzer Strecke ruhigen Wassers Stockrinne (Länge ca. 25 m — Gefälle 2 m) mit flacher Linkskurve. Bei Ausfahrt auf treibende Stämme achten, die ev. dort kreisen.

Bei Sähkötchdas (Elektrizitätswerk) — km 161 — freie Stromschnelle, die leicht fahrbar. Bei Jyräs — km 163 — Stockrinne mit Kurve nach rechts (Länge ca. 50 m, Gefälle $2\frac{1}{2}$ m), fahrbar — Die Stromschnelle ist unfahrbar. — Umtragen durch das Mühlengehöft.

Nach einigen kleinen Stromschnellen in herrlicher Waldlandschaft Wassermühle (auf der Karte ohne Namen) — km 166 — breite Stockrinne (Länge ca. 20 m, Gefälle 1 m), leicht zu fahren. Danach Ausfluss in den Lappalanjärvi bei — km 169 — und Mündung in den *Kymijoki* bei *Harju* Station (Bahn) —

km 180

Fahrtbeendigung hier gut möglich, da Bahnhof nahe.

Für die Weiterfahrt auf dem *Kymijoki* bis *Kotka* — *km 265*
— siehe Seite 15.



Kymijoki — Vuolenkoski.

KANUFAHRTEN IN DEN PÄIJÄNNE- GEWÄSSERN.

Die nördlichsten Punkte der Päijänne-Gewässer liegen in schwer zugänglichen Gegenden. Reisebeginn einmal möglich bei Viitasaari, auf dem westlichen Zipfel des Keitele. Anfahrt von der Bahnstation Äänekoski mit dem Dampfschiff. Dann besteht von der Bahnstation Iisvesi eine Schiffsverbindung nach Pielavesi und Keitele. Im letzteren Falle wäre der Fahrtbeginn in Iisvesi selbst vorzuziehen.

Kartenblätter N:o 32, 33, 25, 26, 17, 18, 11 und 12.

Der Kuriosität wegen sei noch ein anderer Weg genannt, der südlich Varkaus von der Leppävirtastrasse abzweigt — km 0 —, den Kuvansinjoki aufwärts, über Ruokojärvi und Osmajärvi — km 21 — führt. Über Sorsakoski — km 31 — (18 m hoch, unfahrbar) erreicht man den Sorsavesi, Kuvansijärvi und durch den Kuivataipale-kanal — km 50 — den Suonteenselkä und die Bahnstation Suonenjoki — km 79 — Auf dem Suonenjoki, 7 km lang, fahrbar, erreicht man dann Iisvesi — km 86 —, die oben erwähnte Schiffslinie nach Pielavesi (ca 80 km) und Keitele (ca 85 km).]

Beginnt man die Fahrt im Nordzipfel des Keitele-Sees in Viitasaari — km 0 —, dann hat man eine hindernislose Fahrt bis Äänekoski — km 65 —, der angeblich nicht fahrbar ist.

Vor Äänekoski zweigt bei Mämminniemi ein Strom rechts ab, der über Mämminkoski ebenfalls zum Kuhnamojärvi trifft, auf dem man über Luijankoski, Kapeekoski zum Vatiajärvi kommt. Nach Kuusankoski (390 m lang, 4,5 m hoch) erreicht

man Laukaa — km 90

In Laukaa trifft eine andere Strasse auf, die einmal von Iisvesi, dann aber auch von Pielavesi und Keitele her eingeschlagen werden kann.

PIELAVESI—JYVÄSKYLÄ

Kartenblätter N:o 33, 32, 25.

Beginnt die Fahrt in *Pielavesi* — km 0 — so führt sie zunächst durch *Säviänkanava* — km 10 — zum *Nilakka*, an dessen NW Zipfel *Keitele* liegt. Durch *Kolunkanava* — km 47 — erreicht man *Rasvanki* und *Iisvesi*, durch *Tervonkanava* — km 69 — den *Niinivesi*.

Von hier aus Querverbindung zum *Keitele* über *Kerkonkoski* Kanal, *Kiesimäntaipale*-Kanal (Schl.) und *Neiturintaipale*-Kanal. Dann weiter über *Aänekoski*.

Südwärts über *Niinivesi* erreicht man durch *Tyrvinvirta* (Zusammentreffen mit Weg von *Iisvesi*)

Rautalampi — km 95

Von dort führt der *Tallinvirta* zum *Hankavesi* und der kanalisierte *Konnekoski* zum *Konnevesi*, der westwärts überquert wird. In der folgenden Stromenge mehrere Schnellen; *Siikakoski* (200 m lang, 1,1 m hoch), *Karinkoski* und der steinige *Kellankoski* (600 m lang, 2,85 m hoch). Über *Liesvesi* und *Kynsivesi* erreicht man *Simunankoski* (200 m lang, 2,2 m hoch) — km 175 — und über *Tarvaalankoski* (200 m lang, 1,4 m hoch) das Kirchdorf

Laukaa — km 192

Damit ist der Anschluss an den Weg von *Wiitasaari* hergestellt. Über *Laukaanvirta*, *Ylä-* und *Ala-Kuhankoski* erreicht man den *Leppävesi* und nach Überwindung von *Haapakoski*-Bahnbrücke — den Nordzipfel des *Päijänne*.

JYVÄSKYLÄ

km 221

liegt etwas abseits und wird nach Überquerung des *Jyväsjärvi* erreicht.

DER PÄIJÄNNE

Ein riesenhafter See von etwa 120 km Länge und sehr zerrissener Gestalt. Landschaftlich nicht ohne Reize, kann er dem Kanufahrer bei entsprechender Wetterlage erheblich zu schaffen machen. Sein natürlicher Abfluss ist der *Kymijoki*, der bei *Kalkkinen* über eine fahrbare Schnelle ausfließt. Bei *Padasjoki* besteht die Möglichkeit, durch Ausnützung der Bifurkation des *Vesijako*, nach *Tampere* (*Tammerfors*) zu gelangen.

Über eine Kette von kleinen Seen kommt man von *Padasjoki* — km 0 — zum *Vesijako*, dann über *Paarlampi* und *Nerosjärvi* zum *Kuohijärvi* und *Kukkijärvi*. Im S-Zipfel des letzten verlässt man den See bei *Puutikkala* — km 75 — und über *Vähä-* und *Iso-* *Roinevesi*, *Alvettulanjoki* und *Ilmoilanselkä* erreicht man *Mallasvesi* und *Valkeakoski* — km 124 — die Gewässer des *Pyhäjärvi* und damit *Tammerfors* — km 194.

BEFAHRUNG DES PÄIJÄNNE VON SUDEN ZUM KYMISTROM

Lahti km 0

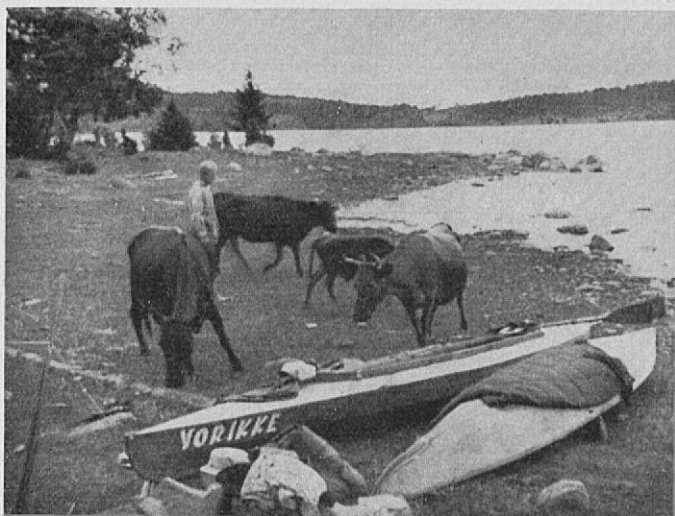
Kartenblätter N:o 11, 17, 18, 12.

Aufbauplatz nahe Bhf. Vesijärvi am Bahndamm über Seebucht. Fahrt über Vesijärvi nach Vääksynkanava (Schl.) — km 23 — über den Päijänne zum Ausfluss des Kymijoki — km 36 — (Kalkkistenkoski, fahrbar — Schleuse weiter nördlich), über Ruotsalainen nach Heinola — km 60

Starker Strom unter Strassenbrücke. Über den Konni-
vesi kann man südwärts dem weiteren Kymijoki folgen, der
aber in einer Reihe von Stromschnellen höchste Anforderun-
gen an den Fahrer stellt. Bei Saarinen (Schnelle) — km 77 —
geht es in den langgestreckten Arrajärvi. In der folgenden
Kymistrecke liegen die schweren Mankalasnellen; Musta-
koski, Tolppakoski, Käyräkoski und Kaurakoski, über deren
Befahrbarkeit nichts weiter gesagt werden kann, als dass
dort ähnlich wie auf dem Oulujoki in Nordfinnland ein Ver-
kehr mit Stromschnellenbooten stattfand, der aber eingestellt
werden musste.

Nach Überquerung des Leininselkä erreicht man Iitti —
km 107 — und nach Peliginselfkä und Pyhäjärvi Kuusankoski
— km 134 — und Harju — km 139 — (Vereinigung mit Fahrt
vom Saimaasystem s. S. 10). Bei Lappakoski (Fabrik) — km
141 — sehr grosser Schwall, der schon befahren wurde — Ver-
such im allgemeinen nicht zu empfehlen — umtragen links.
Bei Kuusankoski — km 146 — Kymintehdas, grösste Papier-
fabrik des Nordens. Schnelle unfahrbar — Gefälle etwa 9 m.

Besuch an
den Booten.
Foto:
A. Nikolaus.



Vor Stockrinne am rechten Ufer anlegen — 700 m auf Strasse umtragen — Einsetzen in Gärten unterhalb Brücke.

Die folgenden Schnellen Keltinkoski — km 151 — Jyrkkäkallionkoski — km 152 — sind nach Ansehen fahrbar. Myllykoski — km 162 — unfahrbar, 7 m Höhenunterschied. Rechts umtragen. (Die mittlere Stufe, Kesikoski ist ev. fahrbar.)

Anjalankosket — km 171 — unfahrbar — rechts umtragen. Bei Susikoski — km 172 — durch linken Flussarm fahren. Ahvionkosket — km 177 — 3 Stufen, dritte unfahrbar, links umtragen.

Bei Korkeakoski — km 182 — teilt sich der Fluss. Linker Arm führt nach Kotka. An ihm liegen Sahakoski — km 185 — Pernonkoski (rechts fahren) und Kalliokoski (Stockrinne-fahrbar) — km 194 —. Bei Karhula — km 197 — mündet der Kymi in die Bucht von Kotka, das einige Kilometer weiter draussen liegt. Kotka ist die Holzstadt Finnlands. Flossfelder, Sägemühlen und Bretterstapel geben der Stadt das Gepräge.

VON HAUKIVUORI ZUM KYMIJOKI

Kartenblätter N:o 18 und 12.

Beginn der Fahrt in *Haukivuori* (Bahnhof) — km 0

Über den Kyyvesi durch engeres Fahrwasser zum Rauhajärvi und Kyykosken kanava — km 18 — (Läsäkoski, Sägewerk, rechts umtragen), durch die schmalen Vanhasalmi und Suonsalmi nach Hirvensalmi — km 58 —. Von dort westwärts, durch Kissakosken kanava (zur Senkung des Puulavesi gegrabener Kanal) am Ende Papierfabrik — links umtragen. Gefällstufe 4,8 m. Im Ripatinkanava Stromschnellen Ylä (oberer) Ripatti und Ala (unterer) Ripatti — beide unfahrbar) Über Sämpiän- und Tuusjärvi kommt man zum Tuustaipaalen kanava — km 82 — (unter Strassenbrücke Schnelle, ev. fahrbar, von Brücke unbedingt ansehen), der zum Lahnavesi führt. Im S-Zipfel desselben der Pyhäkoski — km 91 —.

10 km oberhalb Mäntyharju — eignet sich auch für Fahrtbeginn, auch kann man von hier aus ostwärts zum Saimaa gelangen, wenn man im Ostzipfel des Kallavesi mit der Flossholzbahn — Boote werden gern mitgenommen — zum Hahnijärvi fährt, der durch den Kuolimojärvi Verbindung zum Saimaa bringt.

Weiterfahrt über Tarhavesi und Juolasvesi durch einen Kanal zum Hahkasenpää und Ylä-Rääveli. (Vom Juolasvesi kommt man über Sarkavesi, Vuohijärvi, Suolajärvi und Kamponen zum Pyhäjärvi und damit direkt zum Kymistrom, ca. 57 km). Am Ende des Ylä-Rääveli Kerinkoski und Kuorekoski — km 115 —. Am Ende des Ala-Rääveli Sulkavankoski — km 129. Etwa 10 km südlich trifft man dann auf die Strasse von Heinola und kann nun westwärts fahren zum Päijänne (s. S. 14) oder südwärts zum Kymijoki (s. S. 15).



Zelte in
frischer Brise.
Foto:
A. Nikolaus.

KANUFAHRTEN IM NÄSIJÄRVI-SYSTEM.

Das Näsijärvi-System gruppiert sich nördlich und südlich um Tampere (Tammerfors). Seinen Namen führt es nach dem Näsijärvi, aus dem der Kokemäenjoki, der Abfluss des Systems, austritt. Landschaftlich ist das ganze Gebiet von hervorragender Schönheit und dabei für Kanufahrer gut zu erreichen. Befahrung kann einmal von Süden her, von Leppäkoski, an der Bahn nach Tampere, erfolgen und dann von Norden her aus den Ähtäri-Gewässern. Schwierigkeiten sind im S keine — in den Ähtäri-Gewässern Stockrinnen und Stromschnellen, desgl. im Kokemäenjoki.

DIE ÄHTÄRI-GEWÄSSER

Kartenblätter N:o 24 und 16.

Beginn der Fahrt in der Nähe des Kirchdorfes Ähtäri,
dicht beim Bahnhof *Inha km 0*

Nach N erstreckt sich der Ähtärijärvi über 35 km. Die Fahrt führt südwärts über den Hankavesi zum Inhanjoki (Inhankoski — 5,9 m hoch — Eisenfabrik und Säge — Ryötönkoski — Papierfabrik) und Ouluvesi. Im Hyvösjoki wieder mehrere Stromschnellen (Oulunkoski, 120 m lang, 0,9 m hoch, Vääräkoski, 260 m lang, 2,8 m hoch, Perännekoski, 210 m lang, 3,6 m hoch), über Perännejärvi zum Pääoder Soininjoki, der eine Kette von Seen verbindet und zahlreiche Stromschnellen aufweist — Iso-Vehkajärvi — Pylkääkoski, 280 m lang, 0,9 m hoch — Yli-Killinkoski, 820 m lang, 13,4 m hoch — Ali-Killinkoski, 660 m lang, 9,2 m hoch (Holzschleiferei-Kraftwerk) km 42 Kivirannankoski, 120 m

lang, 2,1 m hoch — Ketolankoski, 520 m lang, 7,0 m hoch — Soininkoski, 460 m lang, 4,2 m hoch (Kraftwerk) — Melonkoski, 60 m lang, 0,7 m hoch — Kahilanjärvi — Volanterinkoski, 400 m lang, 0,8 m hoch — die zum grössten Teil durch Stockrinnen verbunden sein werden.

Dann erreicht man den langgestreckten Toisvesi, in dessen S-Spitze das Kirchdorf Wirrat — km 94 —, etwas nordwestlich davon Herraskoski (2,1 m hoch) und Herraskosken kanava (Schl.), die Durchfahrt zum Vaskivesi und Visuvesi, die Kaivoskannan kanava — km 122 — mit dem Tarjannevesi verbindet. Durch den 3 km langen Syvinkisalmi erreicht man Mustaselkä (20 km östlich, über Paloselkä zur Bahnstation Vilppula) und Ruovesi mit Kirchdorf Ruovesi — km 149

Ohne jede Schwierigkeit führt der Weg weiter über Kautun kanava, Rajalahti, Jäminginselkä, Jäminginvirta, Mömmönvirta und Kirnunsalmi (an der glatten Felswand sieht man die »Eidbruchlinie« zur Erinnerung an die grosse Überschwemmung 1899 und an den im gleichen Jahre in Gestalt des Februarmanifestes erfolgten Eidbruch des Landesherrn) zum Palovesi. Über ihn erreicht man *Muroleenkoski*, 120 m lang, 1,1 m hoch (Schl. in Muroleen kanava) — km 175 — und über Vankovesi und Näsijärvi Tampere (Tammerfors) — km 218

Durchfahrt durch Tampere ist leider nicht möglich — bei Weiterfahrt muss Bootstransport durch die Stadt zum Pyhäjärvi eingeschaltet werden.

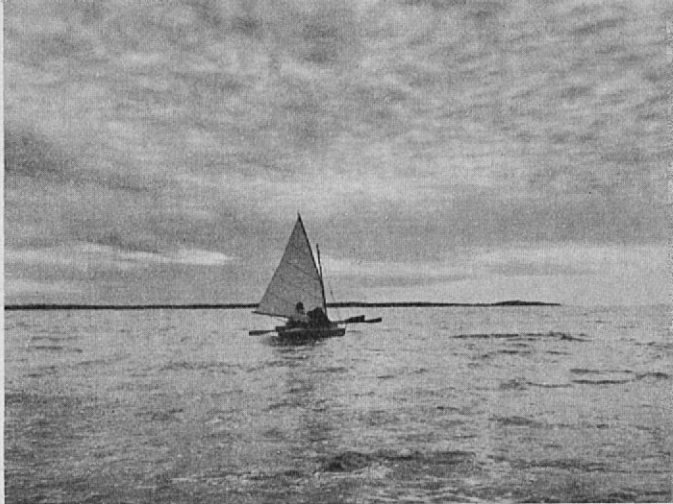
DER KOKEMÄENJOKI

Kartenblätter N:o 16, 15, 22.

Über die Befahrung desselben ist noch nichts bekannt geworden. Die Angaben sind alle theoretisch, doch dürften die Schwierigkeiten denen des Kymijoki entsprechen, d. h. Stromschnellen, durch Industrien verbaut und starke Holztrift.

Beginn der Fahrt in Tampere (Tammerfors) — km 0

Über den Pyhäjärvi zum Ausfluss des Kokemäenjoki bei Nokia — km 13 — Nokianvirta (7 km lang, mehrere Schnellen; Putaankoski, 0,7 m hoch und Nokiankoski, 1700 m lang, 16 m hoch) eng und reissend. Zwischen Kulovesi und Rautavesi einige Strömungen. Bei Vammala — km 48 — Vammaskoski, 350 m lang, 0,6 m hoch. Dem Liekovesi folgen Kaukolankoski, Tyrväänkoski, zusammen 790 m lang, 2,6 m hoch — nicht fahrbar — Hartolankoski, bei Kiikka Kiikkapään- und Mielaanniemenkoski, die zusammen 200 m lang und 0,7 m hoch sind. Es folgen Meskalankoski, 150 m lang, 0,6 m hoch, Kilpikoski, 150 m lang, 0,7 m hoch, Talankoski, 650 m lang, 0,7 m hoch, Äetsänkoski, 300 m lang, 1,7 m hoch (nicht fahrbar), Peevolankoski, 200 m lang, 1 m hoch, Meskalan-



Abendfahrt.

Foto:
A. Nikolaus.

koski, 350 m lang, 2,2 m hoch (nicht fahrbar) und schliesslich Kiviniemenvuolle, 250 m lang, 0,6 m hoch. Dann teilt sich der Kokemäenjoki bei km 83.

Der Kiettare-Flussarm ist der südliche, 12 km lang. Sein Gefälle bilden Niskakoski, 400 m lang, 0,6 m hoch, und Pahakoski, 250 m lang, 0,5 m hoch. Der nördliche Arm ist der Kyttälä-Flussarm, dessen Schnellen Köysi-, Lumian- und Rintakoski zusammen 900 m lang und 1,1 m hoch sind. Nach der Vereinigung beider Arme folgen in der grossen Schleife Kankaanpäänkoski, 950 m lang, 0,6 m hoch, Ketolankoski 500 m lang, 0,6 m hoch, Soikankoski, 450 m lang, 0,8 m hoch, Saukonkoski, 450 m lang, 1,1 m hoch, und Toekoski, 450 m lang, 0,8 m hoch. In der S-Spitze der Schleife liegen Harolan- koski, 550 m lang, 1,1 m hoch und Kolsinkoski 250 m lang, 1,5 m hoch.

Es folgt das Kirchdorf

Kokemäki — km 113

dicht dabei Pyhäkorvankoski, 300 m lang, 0,6 m hoch, Fors- bynkari, Naarankoski, Teikarinkoski, 250 m lang, 0,8 m hoch, Plyminkoski, Havinginkoski, 1300 m lang, 3,5 m hoch und Kreetalankoski, 600 m lang, 1,1 m hoch.

Im Kirchdorf Harjavalta — km 126 — liegt der Harjaval- lankoski, 1400 m lang, 7,3 m hoch (nicht fahrbar). Bei Nak- kila — km 137 — folgt Piriläankoski, 1000 m lang, 6,6 m hoch (nicht fahrbar) und Ruskelankoski, 20 m lang, 0,5 m hoch, bei Ulvila — km 150 — (ehemalige Hafenstadt). Von nun an ist der Weg frei nach Pori (Björneborg) — km 159

Der Hafen von Pori (Björneborg) liegt noch etwa 20 km stromab an der der Bucht des Bottnischen Meerbusens, der eine grössere Schärengruppe vorgelagert ist.

VON SÜDEN NACH TAMPERE

Kartenblätter N:o 10 und 16.

Beginn der Fahrt

in Leppäkoski km 0

Bahnstation an Bahn nach Tampere. Die Fahrt führt auf schmalem Fluss über den Kernaalanjärvi nach Harviala — km 19 — und über den Vanajavesi

nach Hämeenlinna — km 28

(Kronoborg, das alte Schloss von 1249 ist jetzt Gefängnis). Dicht bei Hämeenlinna liegt Aulanko—Karlberg, ein alter Herrnsitz mit grossem Park, heute ein beliebtes Reiseziel. Bei Hattula — km 40 — liegt auf dem hohen, rechten Ufer eine der ältesten Kirchen Finnlands, deren reiche Ausmalung noch gut erhalten ist. Über Vanajanselkä, Rautonselkä, Konhonselkä und Kortonselkä erreicht man

Lempäälä km 92

und auf dem langgestreckten Pyhäjärvi den Ausfluss des Kokemäenjoki — km 121 — und schliesslich

Tampere (Tammerfors) — km 135

Waldufer in Südfinnland.

Foto: A. Nikolaus.



*In den Stromschnellen des
Oulujoki.*

Foto: H. Iffland.



DAS FLUSSGEBIET DES OULUJOKI.

Kartenblätter N:o 39, 38, 37 und 40.

Der Oulujoki ist durch die Stromschnellenfahrten, die in grossen Forsbooten gemacht werden, bekannt geworden. Die Gewalt und Länge seiner Stromschnellen ist berühmt. Die Befahrbarkeit der bekanntesten Strecken ist in den Kreisen der Kanufahrer sehr umstritten. Versuche, die bisher unternommen wurden, scheiterten, hauptsächlich wohl an der irrigen Voraussetzung, dass man dort, wo ein grosses Forsboot fahren könne, auch unbedingt mit dem Faltboot durchkomme. Es ist aber gar nicht ausgeschlossen, dass auch der Oulujoki über kurz oder lang seinen Meister findet.

Die Befahrung der Oulugewässer ist einmal möglich von Lentiira über Kuhmoniemi und Sotkamo, dann aber auch in einer nördlichen Route von Hyrynsalmi, ev. auch schon weiter oberhalb von Suomusalmi, Vuokkijärvi oder Luvanjärvi. Alle diese Orte sind mittels Autobuslinien erreichbar.

Fahrtbeginn im Kirchdorf

Lentiira — km 0

auf Lentiiranjoki zum Iivantiira, über Koponen zum Lentua
und über Lentuankoski nach Kuhmoniemi — km 54

Von dort über Akonkoski, Outojärvi und Outojoki zum Kii-
masjärvi nach Bahnstation Sotkamo — km 125

Über den Nuasjärvi und Rehjanselkä erreicht
man Kajaani km 159

Auf dieser ganzen Strecke dürften Schnellen von teilweise
beachtlicher Grösse sein — sicher sind sie es bei Kajaani.

Nach etwa 10 km Fahrt erreicht man dann den ganz riesen-
haften Oulujärvi, in dessen Nordostzipfel Paltaselkä der
Kiehimänjoki endet, auf dem die andere Möglichkeit des
Fahrtbeginnes.

Fahrtbeginn auf Vuokkijärvi km 0

Über Pärsämönselkä, Parvajärvi, Hietajärvi, Vuokinjoki
und Emäjoki zum Hyrynjärvi und Hyrynsalmi — km 78

Auf dieser Strecke beträgt das Gefälle 29 m. Auf dem Emä-
joki geht die Fahrt nach Ristijärvi — km 93 — Gefälle 20 m.
Über Iijärvi und Kiehimänjoki kommt man dann zum

Oulujärvi km 128

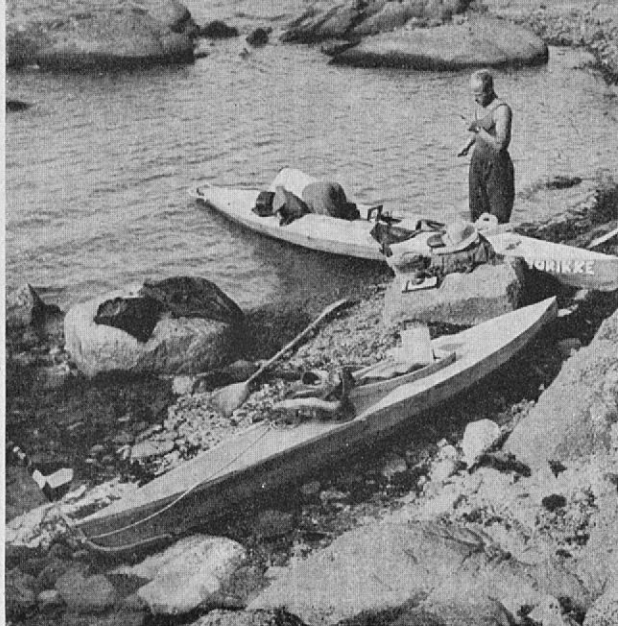
Über den Oulujärvi sind es von Kiehimä bis Vaala 65 km
und von Paltamo nach Vaala 55 km. Dass ein See von den
Ausdehnungen des Oulujärvi seine Tücken haben kann, braucht
nicht näher betont zu werden.

In Vaala empfiehlt es sich, im Hotel des Touristenvereins
eine Ruhepause einzulegen und auf jeden Fall durch eine Fahrt
mit dem Forsboot eine Vorbesichtigung der kommenden
Strecke vorzunehmen.

Dicht hinter

Vaala — km 0

engt sich der breite Strom zusammen, bleibt aber immerhin
noch breit genug, um mit hohen Wellen den klaren Überblick
zu erschweren. Die erste Schnelle ist Niskakoski, zugleich die
gewaltigste des ganzen Oulujoki. Sie ist etwa 8 km lang,
unterbrochen von einigen ruhigeren Stellen. Bis Ahmaskoski
folgt eine Strecke mit trägem Strom. Mit dem Utakoski
ergiesst sich der Oulujoki in den Utajärvi, an dessen Ende
das Kirchdorf Utajärvi — km 40 — liegt. Sotkakoski und
Pälli bilden den Auftakt zum 20 km langen Pyhäkoski, der
bei Muhos — km 77 — endet. Eine weitere Reihe von mehr
oder weniger grossen Stromschnellen sind zu passieren, die
letzte kurz vor der Mündung des Oulujoki innerhalb des
Weichbildes von Oulu (Uleåborg) — km 117



Rast in schützender Bucht.

Foto: A. Nikolaus.

DIE KÜSTENFLÜSSE.

Unter diesem Namen sollen die vielen kleinen Flüsse allgemein charakterisiert werden, deren Bedeutung für das Wasserwandern in nächster Zeit noch sehr gering sein wird.

Der grösste unter ihnen ist der *Iijoki*, der aus unzugänglichen Waldgegenden Ostfinnlands kommt und mit modernen Verkehrsmitteln (Autobus) erst in Taivalkoski erreicht werden kann, von wo er etwa 200 km lang ist. Die Fahrt dürfte ziemlich beschwerlich sein, vor allem der Holztrift wegen, die die Mehrzahl der Flüsse verstopft und im Hochsommer wegen des allgemeinen Wassermangels.

Für den *Simojoki* und *Kiiminginjoki* treffen genau die gleichen Verhältnisse zu: schwer erreichbar (letzterer erst ab Puolanka), Holztrift und Wassermangel im Hochsommer. Das gleiche gilt für die südwärts immer kürzer werdenden Flüsse: *Siika*-, *Pyhä*-, *Kala*- und *Lapuanjoki*, die in den Bottnischen Meerbusen münden, und *Aura*-, *Vantaan*- und *Porvoonjoki*, die in den Finnischen Meerbusen münden. Alle diese Flüsse und noch viele andere könnten nur für einen hier beheimateten Kanusport Bedeutung haben, der aber mit vollem Recht das Wasserwandern auf dem Meere vorzieht.



Es brist auf!

Foto: A. Nikolaus.

DAS WASSERWANDERN AUF DEM MEERE.

Bei Fahrten an den finnischen Meeresküsten bieten die Felsinseln der Schären nicht nur eine Bereicherung der landschaftlichen Schönheit, sondern auch guten Schutz bei widrigen Winden. Selbst beim härtesten Winde von aussen kann man im geschützten Gürtel der inneren Schären noch ungestört wandern. Am dichtesten ist der Schärengürtel von Helsingfors westwärts, nach den Ålandinseln zu, deren Gebiet ein wahres Dorado für Paddler ist. Hohe, steile Schären wechseln mit flachen, sturmüberspülten Klippen, mit flachen Sandholmen und waldbestandeten Grossinseln. Ein prachtvoller Menschenschlag ist auf all den Inseln ansässig, dessen Begegnung unvergessliche Eindrücke hinterlässt. Über den Stimmungswert einer Schärenlandschaft könnte man Seiten füllen, es sei daher nur an die Freizügigkeit zwischen all den Inseln erinnert, an schöne Zeltplätze auf einsamen Inseln, an das Baden im klargrünen Wasser des Meeres und an den lebendigen, kräftigen Sport, wenn der Wind bläst und man sich sicher fühlt, um den Kampf mit den Wellen aufzunehmen. Auf einer Schärenfahrt lernt man wahre Lebensfreude kennen.

Auf die Ausarbeitung von Reisevorschlägen sei hier verzichtet, da man das ganze, grosse Gebiet beliebig durchstreifen kann. Das schönste und dichteste Schärenggebiet erstreckt sich, wie schon gesagt, von Helsingfors westwärts bis zu den Ålandsinseln. Nach Osten lichten sich die Schären mehr und mehr.



Einsamer Wanderer um Mitternacht.

Foto: Karl Metzner.

Die Grösse des Gebietes mag aus einigen Entfernungen erhellen, die bekanntere Orte auf grosser Linie gemessen verbinden.

Ostwärts von Helsingfors: Helsingfors—Borgå 50 km, Helsingfors—Kotka 120 km und Helsingfors—Wiborg 220 km.

Westwärts von Helsingfors: Helsingfors—Ekenäs 90 km, Helsingfors—Hangö 110 km, Helsingfors—Åbo 200 km, Helsingfors—Mariehamn 300 km. Dazu kommt, dass die Ausdehnung der Ålandinseln in N—S Richtung etwa 100 km beträgt.

Der beste Ausgangsort für eine Schärenfahrt ist natürlich Helsingfors. Aber auch Hangö, Åbo und Mariehamn sind gleich günstig und die persönliche Bewegungsfreiheit wird ins Unendliche gesteigert durch all die lokalen Dampferlinien, die die einzelnen grösseren Orte in fast täglichem Verkehr verbinden.

Da die täglichen Leistungen des Kanufahrers von der jeweiligen Wetterlage abhängen, lassen sich Reisezeiten nur schwer angeben. Immerhin wird man für eine Fahrt von Helsingfors nach Hangö 6—8 Tage vorsehen müssen, vor allem dann, wenn man von der Reise etwas haben will. Für Helsingfors—Mariehamn wird man 10—14 Tage brauchen, je nach Wind und Leistung. Ein Segel oder Segelschirm tut hier gute Dienste, da mit leichtem Wind stets zu rechnen ist. Ganz besonders reizvoll ist es, wenn man dem Wind die Wahl des Reisezieles überlässt und täglich eine neue »Fahrt in's Blaue« macht. Nur in den letzten Tagen wird man um ein Ziel bemüht sein müssen, wenn es gilt eine Gelegenheit für die Heimreise zu erreichen.



*Lappenbesuch im
Zeltlager am
Inari-See.*

Foto:
A. Nikolaus.

KANUFAHRTEN IN LAPPLAND.

Zwei Fahrtrichtungen werden durch die Wasserscheide im nördlichen Lappland vorbestimmt. Die eine führt zum Eismeer, die andere auf riesig langen und mächtigen Strömen zum Bottnischen Meerbusen. Die Eismeerflüsse sind bis auf den Paatsjoki und Teile des Ivalo- und Petsamojoki nur sehr schwer zu erreichen. Ihre Anfänge stecken tief drinnen in den gewaltigen Wäldern, unerreichbar für den Wassertouristen, es sei denn, er unternimmt unter Zuhilfenahme aussergewöhnlicher Transportmittel zeitraubende Expeditionen zu einem oder dem andern Fluss. So werden Flüsse wie der Inarijoki und Tenojoki, auf der Grenze zwischen Norwegen und Finnland, noch lange dem Wasserwanderer verschlossen bleiben, trotzdem ihrer Befahrung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten im Wege stehen werden, da man es bei ihnen gewissermassen mit den ersten Strassen des Landes zu tun hat, auf denen sich heute noch ein lebhafter Verkehr abwickelt. Nur dort, wo die neuen Strassen in die Nähe des Flusses kommen, verliert er seine ursprüngliche Bedeutung. So ist es kein Wunder, dass man an den unfahrbaren Stellen meistens Umgehungswege findet, teilweise sogar Bootschleppen mit Schienen und Bootswagen, in andern Fällen nur Knüppeldämme, über die die Boote geschleift werden. Aus Gründen der Unzugänglichkeit fallen auch der obere Ivalo- und Petsamojoki aus und nur Inarisee und Paatsjoki bleiben vorläufig der Befahrung durch Faltboote vorbehalten. Dafür zeigen diese auch alle Schönheit, die Lappland zu bieten hat. Die Fahrt kann durch eine Eismeerfahrt an der zerklüfteten Steilküste entlang nach Petsamo und zur Fischerhalbinsel ausgedehnt werden.

Über die Ausrüstung für eine Lapplandfahrt ist oben schon gesagt, dass Mückenschleier (möglichst auch für's Zelt) unerlässlich sind, ebenso Mückenabwehrmittel und vor allem ein Mindestmass an warmer Kleidung, da man bei plötzlich auftretendem N-Wind mit erheblichem Temperatursturz rechnen kann. Im allgemeinen ist es im Sommer sehr warm.

INARI-SEE UND PAATSJOKI

Kartenblätter N:o 58, 59, 61.

Anreise erfolgt von Bahnstation Rovaniemi (Polarkreis) mit Autobus auf Eismeerstrasse nach Ivalo.

Aufbauplatz beim neuen Touristenhotel in Ivalo

Uusi Maja km 0

ev. könnte er auch schon einige Kilometer oberhalb, bei Törmänen erfolgen. Im Dorf Ivalo einige Kaufleute, bei denen alle Lebensmittel zu erstehen sind. Auf dem schwach strömenden Ivalojoki erreicht man bei km 17 den grossen Inari. Orientierung ist auf dem Riesengewässer nicht immer leicht. Am besten fährt man mit Kompass und Uhr. Zum Kirchdorf Inari, in dem man an bestimmten Feiertagen Lappen in Festtracht sehen kann, sind es etwa 40 km. Die Ausdehnung des Sees nach N beträgt ca. 80 km. Den Ausfluss des Paatsjoki erreicht man durch Keikunuora (an der W-Spitze

*Kolttaköngäs.
Das Skoltendorf
am Paatsjoki.*

Foto:
A. Nikolaus.



des S-Ufers Schutzhütte) — km 34 —. Auf der rechten Seite des Paatsjoki eine weitere Herberge des Touristenvereins in

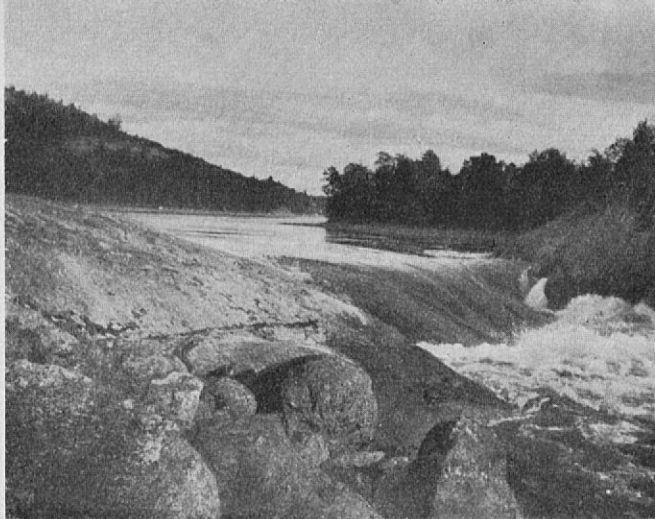
Virtaniemi — km 56

Kurz nach Virtaniemi beginnt eine Schnellenstrecke, die höchste Anforderungen an den Fahrer stellt, bei der jedem, der Mühsalen und Anstrengungen beim Umtragen scheut, nur geraten werden kann, die folgende Strecke bis zum Nautsijoki auf der Landstrasse abzuschneiden, da ab Nautsijärvi an allen Stromschnellen Umgebungsbahnen. Die Fahrbarkeit der einzelnen Schwälle ist je nach Wasserstand sehr verschieden, doch werden die als unfahrbar bezeichneten kaum davon verändert werden.

Sind die ersten Schnellen nach Virtaniemi noch einigermaßen fahrbar, so steigern sich die Schwierigkeiten beim Harrikoski, der 2 km lang, mit einem Wasserfall von ca 10 m Höhe, zur Unfahrbarkeit. Es folgt dann Rajakoski, dessen erste und zweite Stufe noch fahrbar zu nennen sind, während die dritte Stufe unfahrbar ist. Nach Rajakoski erweitert sich der Paatsjoki zum Nautsijärvi — km 87 — Mündung des Nautsijoki, der von der Eismeerstrasse ab befahrbar ist. Wenige Kilometer weiter folgt der Purnukoski, der sehr lang und unübersichtlich, daher sehr schwer zu fahren ist. — Umtragungsmöglichkeit auf norwegischer Seite, Knüppeldamm. — Bei Tuikkanen beginnt der Hevoskoski, der ein 2 km langes Steingewirr, unübersichtlich und sehr schwer — Umtragen auf norwegischer Seite — Rollbahn mit Wagen.

In Höyhenjärvi — km 108 — ist eine Majatalo. Am Ende des gleichnamigen Sees die Stromschnelle Jordaninnivat — km 118 —, die nach Ansehen rechts fahrbar (Bootsschleppe auf norwegischer Seite). Auf den Inseln im Vouvatusjärvi finden sich ausserordentlich schöne Zeltplätze. Der Berg Kalkupää beherrscht die Landschaft (Prachtvolle Aussicht über die Waldeinsamkeit). Am Fusse desselben einige kleine Stromschnellen und nach grosser Stromkurve Mündung in einen kleinen See, an dessen Ende (links) Bootsschleppe — km 125 — die Umgehung von Vetokoski ermöglicht.

Über den langgestreckten Pitkäjärvi (Eismeerstrasse berührt den See) kommt man dann zum Menikkakoski — km 139, der in gewaltiger Breite 12 m tief in drei Stufen herunterbraust. Wenn links kleines Holzhaus auftaucht, dann unbedingt an linkes Ufer gehen und landen (Bootsschleppe am Haus). Gleich dahinter grosser Strudel und erste Stufe. Von unten bietet Menikka einen imposanten Anblick. Nur wenig weiter und es muss bei Maitokoski — km 144 — abermals links gelandet werden. Bootsschleppe. Zwischen flachen Ufern kommt man an vielen Siedlungen vorbei zum Salmijärvi und zum Ort gleichen Namens — km 161 —. Durch die enge Durchfahrt lohnt ein Abstecher zum Kuotsjärvi, der von hohen Bergen umrahmt ist. Auf der Insel vor dem Salmi



Jäniskoski.

Foto:
A. Nikolaus.

der Friedhof mit Lappengräbern. Durch den Kontiosalmi und über den Kontiojärvi geht es zum Saarikoski — km 175 — Bootsschleppe diesmal am rechten Ufer. Eine Insel teilt den Strom in zwei Teile, von denen der rechte unfahrbar, während die linke Seite bei entsprechendem Wasserstande von einem wildwassertüchtigem Fahrer bezwungen werden kann. Vorher ansehen!

Der dann erreichte Töllevijärvi gehört zum schönsten Teil der ganzen Fahrt. Prachtvolle Berglandschaften säumen den See, dessen Ausfluss Jäniskoski — km 185 — unfahrbar, ganz besondere Aufmerksamkeit erfordert. Rechtzeitig an das rechte Ufer gehen, Bootsschleppe rechts, da der Strom mit ungeheurem Zug zwischen den Felsen hindurchschießt. Auch dieser Wasserfall gehört mit dem folgenden zu den unvergesslichen Eindrücken der Fahrt. Das gleiche gilt auch von der Gesamtlandschaft, die mit grotesken Bergformen den Fluss begleitet, bis er im Kolttaköngäs — km 189 — seinen letzten Fall tut. Bis zum Fusse des Falles reicht der Tidenstrom vom Eismeer. Am Dorfe Kolttaköngäs, einer alten Skoltensiedlung vorbei, kommt man nach Elvenes (Brücke) und schliesslich nach Kirkenes — km 197

Von hier aus kann man nun mit dem Küstendampfer nach Petsamo fahren, wenn man es nicht vorzieht, diesen Weg ebenfalls auf eigenem Kiel zurückzulegen.

Die Fahrt führt auf dem Bökfjord zum offenen Eismeer — km 212 —. Dann geht es ostwärts, an hoher Felsküste entlang nach Vuoremi — km 242 — ein Fischerdorf an der Mün-

dung des Vuoremijoki. Vorbei an zahlreichen Fjorden und Buchten erreicht man dann den Petsamonvuono — km 270 — und in Liinahamari (Touristenhotel) den Eismeerhafen Finnlands — km 277 — und damit auch das Ende der Autostrasse, auf der man nach einer Fahrt von 531 km Rovaniemi (Polar-kreis) erreicht.

DIE FLÜSSE SÜDLICH DER WASSERSCHEIDE

Zu ihnen gehören im Westen die Grenzflüsse Muonion- und Tornionjoki, östlich davon der Ounasjoki, der Kitinen und schliesslich der Kemijoki, dessen Nebenflüsse die beiden letzteren sind.

Zu erreichen ist der *Muonionjoki* bei Palojoensuu, der *Ounasjoki* ab Enontekiö am Ounasjärvi, aus dem er entspringt. Sollte er im diesem Anfangsstadium noch nicht fahrbar sein, so erreicht er die Strasse erst wieder bei Sirkka am Levijärvi. Über eine Befahrung des Muonionjoki ist noch nichts bekannt geworden, während die Befahrung des Tornionjoki schon sicher ist. Man wird aber nicht fehlgehen, wenn man auch beim Muonionjoki annimmt, dass es sich um eine alte Verkehrsstrasse handelt, deren Natur eine Befahrung ermöglicht*). Selbstverständlich muss man auch hier mit vielen Stromschnellen und Wasserfällen rechnen, die teilweise mühevoll zu umtragen.

Dasselbe gilt für den *Ounas*, der bei entsprechendem Wasserstande schon in seinem Oberlauf befahrbar ist. In seinem ersten Teil führt er auf annähernd 100 km durch einsame, fast menschenleere Gegend. Erst ab Sirkka werden die Siedlungen häufiger. Nach einem Lauf von etwa 250 km vereinigt er sich in mächtiger Breite bei Rovaniemi mit dem Kemi.

KITINEN UND KEMIJOKI

Kartenblätter N:o 52, 48, 49, 45, 44, 43.

Der Kitinen, der auf einer Strecke mehrfach von der Eismeerstrasse berührt wird, ist schon öfter von Faltbootfahrern versucht worden.

Leider fehlen darüber aber sichere Berichte. Ich selbst begann die Fahrt bei Peuraniemi. Die Stromschnellen sind auf dieser Strecke bis Sodankylä — km 55 — verhältnismässig harmlos. Leider hatte der Kitinen im August sehr wenig Wasser und ich musste die Fahrt aufgeben. Ab Sodankylä ist er bis Kemijärvi befahren worden, wo-

*) Letzten Nachrichten zufolge ist die Befahrung des Muonionjoki schon erfolgt. Genauere Angaben fehlen.

bei ausser Orakoski — km 65 — und Porttikoski — km 69 — keine besonderen Schwierigkeiten festgestellt wurden. Bei Pelkosenniemi — km 134 — mündet der Kitinen in den Kemijoki. Kemijärvi — km 185 —. Der Überquerung des Kemijärvi scheint eine stromschnellenreiche Strecke zu folgen, deren Verhältnisse unbekannt sind, bis bei Puuronen — km 270 — eine Dampferlinie von Rovaniemi — km 235 — erreicht wird. Bei Rovaniemi und auf dem Wege nach Kemi noch mehrere Stromschnellen, von denen Taivalkoski wohl am schlimmsten ist. Bei

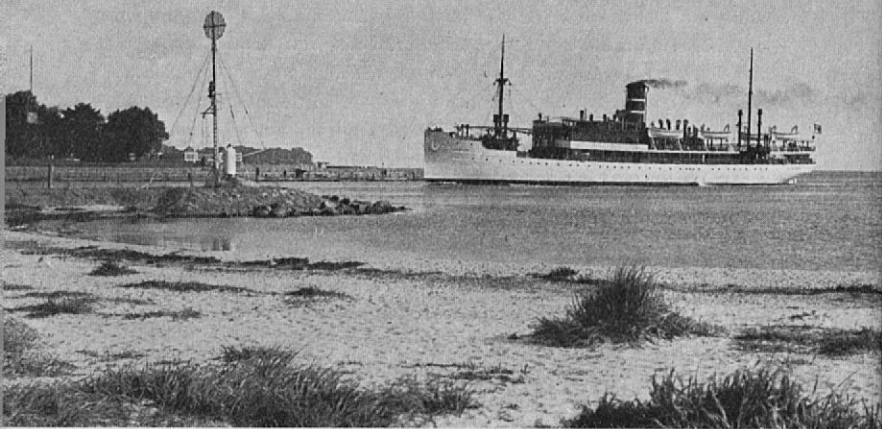
Kemi-Hafen — km 362

mündet der Kemi in den Bottnischen Meerbusen.

*Die Fahrt
ist beendet —
das Boot wird
gründlich ge-
säubert.*

Foto:
A. Nikolaus.





Planen Sie eine Finnlandreise?

Dann erbitten Sie unsere
Fahrpläne und Prospekte!

Unsere Dampfer verkehren im Sommer:

S.S. **Ariadne** jeden Mittwoch ab Stettin.
jeden Sonnabend ab Helsingfors.

S.S. **Wellamo** jeden Sonnabend ab Lübeck.
jeden Mittwoch ab Helsingfors.

Überfahrt ca. 46 Std.

Faltboote werden von uns frachtfrei befördert.

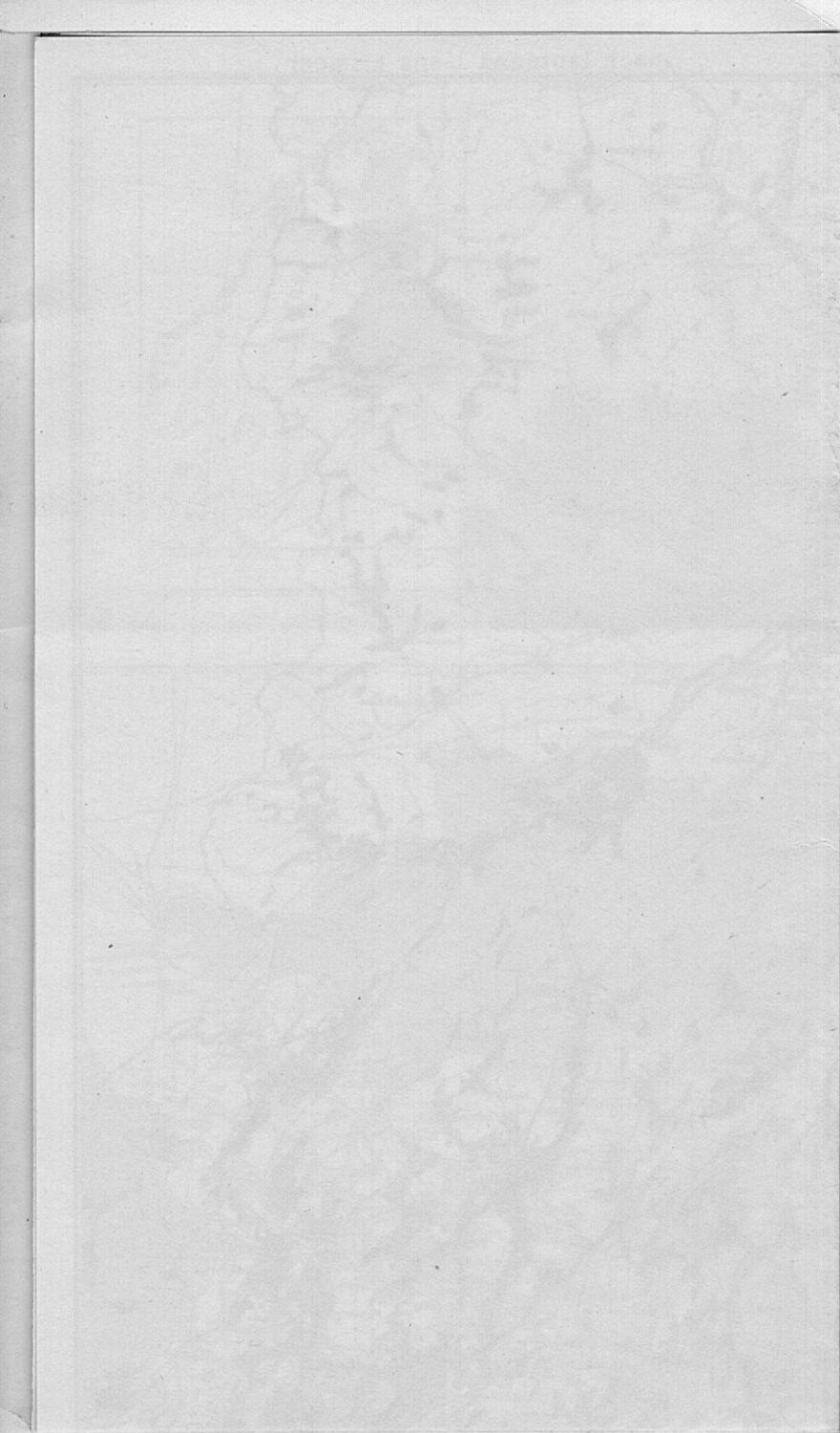
Finska Ångfartygs Aktiebolaget

(Finnische Dampfschiffahrts A.G.)

HELSINGFORS

S. Magasinsgatan 4

Drahtanschrift: "Finska"



RMK. 1:—
FMK 10:—