



Ein Modell, das manche zu Tränen rührt: Die ehemals finnische und heute russische Stadt Viipuri/Wyborg, so wie sie im September 1939 kurz vor Ausbruch des sowjetisch-finnischen Winterkriegs aussah. Das Modell steht im Historischen Museum von Lappeenranta. (Bild: Rudolf Hermann)

Karelien ist Finnlands «Endstation Sehnsucht»

Geografisch mag Karelien an der äussersten südöstlichen Peripherie von Finnland liegen, doch für die finnische Psyche ist diese Landschaft mit ihren dunklen Wäldern und schimmernden Seen mitten im Zentrum. Umso schmerzhafter war für die Finnen der wohl definitive Verlust eines Teils von Karelien nach dem Zweiten Weltkrieg.

Rudolf Hermann, Lappeenranta

13.06.2019, 06.00 Uhr

Wer in Lappeenranta, einem Städtchen im äussersten Südosten Finnlands, das kleine Museum der südkarelichen Region besucht, tut dies in der Regel eines einzigen Exponats wegen, das gleichzeitig auch das Prunkstück in der Sammlung darstellt. Manch einem Besucher, so erzählt man sich, kämen dabei die Tränen. Es handelt sich um ein Modell im Massstab von 1:500, das auf 24 Quadratmetern das

Zentrum der karelischen Stadt Viipuri (Wyborg) darstellt. Und zwar in einer Momentaufnahme, die das Leben am 2. September 1939 ungefähr um halb elf am Vormittag festhält.

Verlorene Stadt

Viipuri war damals mit rund 85 000 Einwohnern Finnlands zweitgrösste Stadt, mit beherrschender Stellung auf der karelischen Landenge zwischen dem östlichen Ende des Finnischen Meerbusens und dem Ladogasee. Hier verlief der wichtige Transport- und Handelsweg von der nordrussischen Metropole Leningrad nach Westen. Doch nur ein halbes Jahr später, am 13. März 1940, musste Finnland die von Bombenangriffen schwer getroffene Stadt nach dem sowjetisch-finnischen Winterkrieg an den grossen Nachbarn im Osten abgeben.

Noch einmal gelang es den Finnen, im sogenannten Fortsetzungskrieg zwischen Frühling 1941 und Juni 1944, Viipuri mit deutscher Unterstützung zurückzuholen. Doch als Deutschlands Niederlage sich abzeichnete und Helsinki mit Moskau einen unvorteilhaften Separatfrieden schliessen musste, landete Viipuri unwiderruflich hinter dem Eisernen Vorhang und war für Finnland für immer verloren, zusammen mit grösseren Teilen der historischen Landschaft Karelien. Namentlich für Angehörige der Generation, die sich noch direkt an diese Ereignisse erinnert, ist das bis heute ein Trauma.

Die historische Landschaft Karelien



NZZ / lea.



Eine finnische Militärparade in Viipuri im September 1941. Im Kielwasser des deutschen Überfalls auf die Sowjetunion gelang Finnland vorübergehend die Rückeroberung weiter Teile Kareliens, die im Winterkrieg 1939-40 verloren gegangen waren. (Bild: Imago)

Dieses aufzuarbeiten und so den Schmerz des Verlustes zu lindern, dürfte einer der Gründe für den Bau des Modells gewesen sein. Von 1985 bis 1996 sammelte eine Stiftung, gegründet von ehemaligen Wyborgern, das nötige Geld dafür. Mit Hilfe zeitgenössischer Fotografien wurde die damalige Gestalt des Stadtzentrums rekonstruiert, das geschäftige Treiben auf dem Marktplatz dargestellt, das urbane Leben inmitten von Zügen, Trams und Schiffen abgebildet. Die Fotografien stammten aus dem Archiv des Wyborger Architekten Jalmari Lankinen; beim Bau des Modells war dessen Sohn Juha, ebenfalls Architekt, eine federführende Kraft.

Entfernen der Baumstümpfe. Auch das Haus hat er selber gebaut; die Buben haben dabei geholfen.»

Heute ist das Vergangene. Doch der Winterkrieg und sein Schauplatz Karelien – dieser grosse, praktisch nur aus Wald bestehende Landstrich – sind prägend für das heutige Selbstverständnis der Finnen geworden. Den aussichtslos scheinenden Kampf gegen die übermächtige Sowjetunion aufzunehmen und auszufechten, war Ausdruck eines gesellschaftlichen Prinzips, das die Finnen «Sisu» nennen. Der eigentlich unübersetzbare Begriff beschreibt eine Kombination aus Mut, Durchhaltewillen, Tapferkeit und Zähigkeit. Die finnischen Soldaten des Winterkriegs sind Paradebeispiele für «Sisu», aber auch die umgesiedelten Karelrier.

In einer Landschaft wie Karelien ist «Sisu» indes auch dann gefragt, wenn keine ausserordentlichen Umstände vorliegen. Ausserhalb der Städte ist Finnland rau; wer hier lebt, muss zupacken. Und Karelien ist Finnland par excellence: Seen, Wald, Einsamkeit. Ab und zu eine Siedlung. Zwischen Lappeenranta und Joensuu, den Zentren der finnischen Regionen Süd- beziehungsweise Nordkarelien, sieht man aus dem Zug während zweieinhalb Stunden praktisch nur Bäume, hin und wieder eine schimmernde Wasserfläche, selten Häuser. Eingeweihte wollen wissen, dass der Wald in Karelien dichter sei als anderswo.



Holz und Wald: Seit je die Lebensgrundlage in Karelien. Das Bild zeigt eine Sägerei auf russischem Gebiet. (Bild: Sergueix Fomine / Imago)

In jedem Fall ist er seit je die Lebensgrundlage, davon zeugen heute noch zahlreiche Forstbetriebe und Zellstoffwerke. Lappeenranta wie auch das rund 250 Kilometer nordöstlich davon gelegene Joensuu liegen an den Gestaden des weitverzweigten und kompliziert verästelten Saimaa-Seen-Systems. Mit einer Wasserfläche von 4400 Quadratkilometern ist der Saimaa etwa zweieinhalbmal so gross wie der Kanton Zürich und der viertgrösste natürliche See Europas. Vor der Zeit von Eisenbahnen und Autostrassen stellte er das vielleicht wichtigste Transportsystem zur Erschliessung des Holzreichtums der Region dar.

Die unzähligen Arbeitsstunden und grossen Emotionen, die in den Nachbau der verlorenen Stadt en miniature geflossen sind, lassen die Sehnsucht nach der verschwundenen Heimat der finnischen Bürger erahnen, die nach dem Zweiten Weltkrieg den von der Sowjetunion beanspruchten Teil Kareliens verlassen mussten. Rund 450 000 Menschen, rund ein Zehntel der damaligen finnischen Gesamtbevölkerung, waren von dieser Umsiedlung betroffen. Sie wurden in anderen Teilen Finnlands angesiedelt und erhielten zwar Land, standen aber vor einem äusserst schwierigen Neubeginn, sowohl wirtschaftlich als emotional.

«Sisu», der finnische Durchhaltewille

«Wir erhielten eine Farm», heisst es im Zeitzeugnis einer umgesiedelten Familie. «Wir mussten Wald roden, wenn wir ein Feld haben wollten. Der Boden war uneben und voller Steine. Ich sass auf einem Felsblock und sagte zu meinem Mann, das schaffen wir nicht. Wir hatten acht Kinder und mussten für sie sorgen. Nach dem ersten Jahr hatten wir die Scheune, nach dem zweiten die Sauna und das Haus. Mein Mann rodete alles selber von Hand, ein Traktor half nur beim



Der Saimaa-Kanal auf dem Gebiet von Russisch-Karelien. Durch einen Tunnel wird die Erdgasleitung Nord Stream 2, die bei Wyborg die Ostsee erreicht, unter dem Kanal durch gezogen. (Bild: Imago)

Die Grenzregion öffnet sich wieder

In den ausgehenden 1980er Jahren wurde es für die umgesiedelten Karelrier allmählich möglich, nach Jahrzehnten der Sperrung die frühere Heimat wieder zu besuchen. Im historischen Museum Lappeenranta sind die Spezialformulare ausgestellt, mittels welcher damals eine solche Heimweh-Reise bei den sowjetischen Behörden beantragt werden konnte. Inzwischen ist alles noch viel einfacher geworden, denn für Tagesfahrten auf dem 43 Kilometer langen Saimaa-Kanal nach Viipuri und zurück existiert eine Sonderregelung, durch die EU-Touristen von der russischen Visapflicht befreit werden.

Damit erhält Lappeenranta etwas von seiner Vergangenheit als Schmelztiegel grenzüberschreitender Multikulturalität zurück. Die Stadt hat manche Rolle gespielt in ihrer

Geschichte; je nachdem, zu welchem Herrschaftsgebiet sie gerade gehörte. Einmal war sie umkämpfter Grenzposten, wovon der Burghügel mit seinen Befestigungen Zeugnis ablegt, ein anderes Mal bloss bedeutungslose Durchgangsstation.

Während der Sowjetperiode lag man hier im totalen Abseits, am Ende der westlichen Welt. Doch russisches Grossbürgertum war schon zur Erholung an die Gestade des Saimaa-Sees gekommen, als Finnland noch zum Zarenreich gehörte; heute ist die Region für besser betuchte Russen attraktiv für ein Wochenendhaus, nicht zuletzt als Geldanlage in einem rechtlich stabilen Land. Die Finnen aus dem Grenzgebiet wiederum reisen gerne ins nahe Russland, um billiger Benzin und gewisse Verbrauchsgüter zu besorgen.

Die «karelische Frage»

Das Tauwetter nach dem Zusammenbruch des Kommunismus brachte jedoch auch noch ein ganz anderes Thema aufs Tapet, vor allem natürlich im Umkreis umgesiedelter Karelischer: die Frage einer Wiedervereinigung der alten Heimat mit Finnland. Bei Licht besehen, war der Gedanke indes unrealistisch, und dies gleich aus zwei Gründen.

Erstens hatte Russland nie konkrete Andeutungen gemacht, zu einem solchen Schritt bereit zu sein. Angeblich sollen 1991 allerdings inoffizielle Sondierungen stattgefunden haben, was eine angemessene Entschädigung für einen Transfer wäre, wobei von 15 Milliarden Dollar die Rede gewesen sei. Heute lautet die offizielle Position beider Länder, dass es zwischen ihnen keine offenen territorialen Fragen gebe.

Zweitens lebten in den fraglichen Gebieten seit Jahrzehnten keine Finnen mehr. Aus den Köpfen der Ausgesiedelten liess sich der Wunsch nach einer Wiedereingliederung Kareliens dennoch nicht einfach verbannen, und bisweilen wurde die politische Forderung offen geäussert, Finnland solle explizit auf dieses Ziel hinarbeiten.

Heute, sagt ein seit Jahren in Finnisch-Karelien tätiger Akademiker, der selber aber nicht aus der Region stammt, habe das Thema indes nur noch theoretischen Charakter. Denn jenseits der politischen Hürden auf staatlicher Ebene und der Frage der Integration der jetzigen (ausschliesslich russischsprachigen) Bevölkerung hätten Schätzungen gezeigt, dass Helsinki exorbitante Mittel aufwenden müsste, um diese Randregion wirtschaftlich auf heutiges finnisches Niveau zu bringen.

Über Jahrhunderte ein Zankapfel der Mächte v

ruh. Lappeenranta · Einmal schwedisch, dann wieder russisch, am Schluss finnisch, aber nur mit einem Teil des Gebiets: In den vergangenen siebenhundert Jahren gleicht die Geschichte Kareliens einem einzigen Tauziehen der herrschenden Mächte im Ostseeraum um diese historische Landschaft. Das betrifft namentlich den wirtschaftlich und strategisch wichtigen Teil um den karelischen Isthmus, die Landenge zwischen der Bucht von St. Petersburg und dem Ladogasee.

Was Karelien tatsächlich ist, ist gar nicht einfach zu definieren. In der grösseren Perspektive handelt es sich um ein ausgedehntes Gebiet zwischen dem Golf von Finnland und dem Weissen Meer, das ursprünglich von einer indigenen balto-finnischen sowie, weiter nördlich, einer samischen Bevölkerung bewohnt wurde. Auf die politische Landkarte kamen die Karelrier im 12. Jahrhundert mit nach Süden ausgreifenden Raubzügen. Später begann ein episches Ringen zwischen Schweden und Russland um das Gebiet, das 1323 erstmals zwischen den beiden Mächten aufgeteilt wurde.

Im Grossen Nordischen Krieg (1700–1721) entriss Russland Schweden den karelischen Isthmus und Ladoga-Karelien; 1809 sodann brachte das Zarenreich das gesamte bisher schwedisch beherrschte Finnland unter seine Kontrolle. Finnland wurde zu einem relativ selbständigen Generalgouvernement innerhalb des russischen Reichs umfunktioniert und bekam den karelischen Isthmus sowie Ladoga-Karelien wieder zugeschlagen. Die weiter östlich gelegenen Gebiete

des karelischen Raums blieben hingegen direkt im Zarenreich.

Nach dessen Zusammenbruch 1917 nutzte Finnland die Gunst der Stunde, um die Unabhängigkeit auszurufen. Jedoch verlor es nach dem sowjetisch-finnischen Winterkrieg (1939–1940) und dem sogenannten Fortsetzungskrieg (1941–1944) den karelischen Isthmus und Ladoga-Karelien an die Sowjetunion. Das heutige Finnisch-Karelien stellt damit nur noch einen kleinen Teil des ausgedehnten ursprünglichen Siedlungsgebiets der Karelier dar.

In der finnischen Volksseele besetzt Karelien einen ausserordentlich wichtigen Platz. Hier entstand aus mündlicher Sagen-Überlieferung und Liedertradition das vom finnischen Arzt und Intellektuellen Elias Lönnrot im 19. Jahrhundert zusammengetragene Nationalepos «Kalevala». Dieses ist nicht nur der Grundstein einer eigenständigen finnischen Schriftkultur, sondern steht auch am Ursprung des Bewusstseins Finnlands als Nation. Karelien gilt damit als eine Art «Ur-Finnland». Dass gerade hier Land verloren ging, schmerzt die Finnen deshalb doppelt.



Iloanta ist Finnlands letztes Fenster zum alten Karelien

Tief in der kareliischen Taiga liegt das Grenzstädtchen Iloanta. Es ist der einzige Ort in Finnland, an dem sich das alte Karelien noch direkt spüren lässt; eine historische Landschaft, die von der Ostsee bis zum Weissen Meer reicht. In Iloanta ist man stolz auf dieses Erbe und versucht, es so gut als möglich zu bewahren.

Rudolf Hermann, Iloanta 17.05.2019



In Finnlands Wald wachsen nicht nur Bäume, sondern auch Hightech-Innovationen

Der Wald ist Finnlands wichtigste natürliche Ressource, seine Nutzung ein Pfeiler der nationalen Wirtschaft. Angesichts des Klimawandels stellt sich aber zunehmend die Frage, wie diese Nutzung aussehen soll. Dem Wald als CO₂-Senke steht seine mögliche Rolle bei der Substitution fossiler Ausgangsstoffe für Energie und Plastik gegenüber.

Rudolf Hermann, Joensuu 15.05.2019



Finnlands Loslösung von seinen mächtigen Nachbarn

Seit 100 Jahren ist Finnland ein unabhängiger Staat. Bis dahin war es jedoch ein langer Weg, der von Bürgerkriegen und Konflikten mit der Sowjetunion gezeichnet ist.

Rudolf Hermann, Marie-Astrid Langer 01.12.2017



Über spektakuläre Stromschnellen entwässert der Saimaa bei der Stadt Imatra durch das Vuoksi-Flusstal in den Ladogasee; die Kraft des Wassers bildete die Grundlage für die Entstehung eines der ersten finnischen industriellen Zentren. In der Mitte des 19. Jahrhunderts kam eine wirtschaftlich nicht weniger bedeutende Wasserstrasse hinzu: Der 1856 erstellte Saimaa-Kanal von Lappeenranta nach Viipuri. Er ersetzte den mühsamen Holztransport über Land und stellte einen effizienten Anschluss Kareliens an den Ostsee-Handel her. Nur wenige Jahre darauf kam auch die Eisenbahn in die Region und verstärkte den Aufschwung.

Seine wirtschaftliche Bedeutung von damals hat der Saimaa-Kanal längst verloren, seine symbolische allerdings hält an. Am Fuss des Hügels, auf dem in Lappeenranta die alten Bastionen liegen, die inzwischen das Museumsquartier und das Nostalgie-Modell von Viipuri beherbergen, liegt der Passagierhafen. Im kurzen Sommer drängen Ausflügler hier scharenweise auf die Motorschiffe «Carelia» und «Camilla», die den langen Winter über träge vertäut am Kai liegen.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.