Der Bau hölzerner Schoner in Finnland als Reparationsleistung für Russland nach dem Zweiten Weltkrieg

1. Teil

Herbert Karting, Itzehoe

Hintergrund

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde Finnland am 30. November 1939 von der UdSSR, welche die Abtretung strategisch wichtiger Gebiete gefordert hatte, angegriffen. Die Feindseligkeiten dauerten 105 Tage und gingen als „Winterkrieg" in die Geschichte Finnlands ein. Das Land hatte sich hartnäckig gegen die Übermacht verteidigt, musste aber im Frieden von Moskau am 12. März 1940 große Teile West-Kareliens, das Sallagebiet sowie den finnischen Teil der Fischerhalbinsel am Beringmeer an Russland abtreten. Trotz der Friedenabsprachen blieb das Verhältnis zwischen den Ländern gespannt.

Im Sommer 1941 begannen in Deutschland die Vorbereitungen zur „Operation Barbarossa", dem Angriff Hitlers auf Russland, und am 25. Juni überfielen russische Truppen finnisches Gebiet. So begann für Finnland ein erneuter Krieg mit der UdSSR, jetzt als Waffenbrüder der Deutschen. Dieser „Fortsetzungskrieg" endete erst am 4. September 1944 mit der Kapitulation Finnlands. Während der Friedensverhandlungen am 19. September 1944 stellten die UdSSR äußerst harte Forderungen zur Wiedergutmachung *„des Schadens durch Kriegshandlungen und die Besetzung russischen Gebietes"*, wie sie es nannten. Stalin setzte den Betrag auf 600 Millionen US-Dollar fest, die innerhalb von sechs Jahren in Form von Warenlieferungen zu bezahlen waren. Durch Verhandlungen gelang es der finnischen Regierung jedoch, diese für damalige Zeiten gigantische Summe auf 300 Mill. US-Dollar zu senken und die Lieferfrist um zwei Jahre auf den 19. September 1952 zu verlagern.

Die Waren, mit denen die Reparationsforderungen zu begleichen waren, bestanden aus verschiedenen Holzprodukten, Zellulose, Maschinenanlagen sowie Schiffen. Letztere wiederum setzten sich aus zwei Gruppen zusammen: bereits vorhandene Fahrzeuge und Neubauten.

Damit begann im Sommer 1945 ein in der neueren Schiffbaugeschichte außergewöhnliches Projekt. Am 13. Oktober 1944 wurde eine Delegation gebildet, genannt **So**takorvaus**te**ollisuuden **Va**ltuuskunta (SOTEVA), etwa: „Delegation für Kriegswiedergutmachungsindustrie". Ihre Aufgabe bestand darin, die Anschaffung, Herstellung und Verteilung des benötigten Materials zu organisieren.

Die Fahrzeuge

Unter den Neubauten bestand die Abteilung „Holzschiffe" aus Fischerei- und Robbenfangschiffen, Prahmen von unterschiedlicher Größe sowie als größter Gruppe eine Flotte von neunzig seegehenden Dreimastschonern. Für SOTEVA ergaben sich große Schwierigkeiten, passende Betriebe zu finden, die bereit und fähig waren, derartige Fahrzeuge zu bauen. Sämtliche Werften, die sich mit Stahlschiffbau befassten, wollen vom Holzschiffbau nichts wissen. Sie hatten genug damit zu tun, ihre eigenen Anteile an den Reparationsleistungen zu erfüllen. Eigentliche Holzschiffwerften gab es keine mehr im Land, nachdem ein größeres Gebiet im Südosten Finnlands an die UdSSR abgetreten werden musste. Zwar hatte man in der Gegend um Borgå zu Beginn der 1940er Jahre noch einige Sandschoner gebaut, jedoch auf freien Bauplätzen ohne echte Werftanlagen, sog. Strand- oder Bauernwerften. Prahme und Fischereifahrzeuge konnte die SOTEVA dennoch auf verschiedenen Stellen unterbringen, doch für die Schoner war es nötig, eine völlig neue Werft einzurichten. Auf dieser sollte dann die gesamte Flotte gebaut werden.

Diese Fahrzeuge waren als Dreimastschoner mit Gaffel- oder Bermudarigg geplant. Mit Ausnahme der ersten Schiffe führten alle anderen eine Breitfock, die wie eine Gardine zum Mast hin aufgegeit wurde. Die gaffelgetakelten Schiffe besaßen Untermasten mit Stengen, während die mit Bermudarigg hohe Pfahlmasten erhielten. Sie waren im Hinblick auf ihr künftiges arktisches Fahrtgebiet außerordentlich kräftig gebaut. Dort sollten sie in erster Linie als Hilfsfahrzeuge für die russische Fischereiflotte dienen, indem sie Salz und notwendige Ausrüstung hinausbrachten und mit Fisch zurückkehrten. Die Schiffe mussten nach den Regeln der russischen Klassifikationsvorschriften gebaut werden und hochseetauglich sein. Ihre Hauptantriebskraft sollten die Segel bilden, wobei eine Fahrt bei Windstärke 4 Bft von mindestens sieben Knoten gefordert wurde. Sie waren außerdem mit einer Maschinenanlage auszurüsten, die ebenfalls sieben Knoten bei 4 Bft Gegenwind leisten musste, sowie mit Hilfsmaschinen für elektrische Beleuchtung und zum Antrieb von Pumpen, Winschen und der Ankerwinde. Die Fahrzeuge waren mit Unterkünften für eine 15 Mann starke Besatzung einzurichten, außerdem mit Brennstoff und Vorräten für 14 Tage zu versehen.

Die Schadensersatz-Verhandlungen hatten ursprünglich ausschließlich den Bau von Frachtschiffen in einer Größenordnung von 300 tdw vorgesehen. Die Bestimmungen wurden später dahin erweitert, dass ein Teil der 90 Schoner, nämlich 17, als Schulfahrzeuge für Kadetten mit einer passenden Takelage einzurichten seien. Sie sollten daher große Deckshäuser erhalten und als Schonerbarken getakelt werden, zwei jedoch bekamen ein Gaffelschonerrigg mit Breitfock. Sie waren für eine Besatzung von 58 Mann einzurichten, sowie mit entsprechend umfangreicheren Tankkapazitäten, Booten, Vorräten und Ausrüstungen.

Die hier wiedergegebenen Zeichnungen, ein Linienriss konnte leider nicht beschafft werden, geben einen