

# VOLL VORWAUS



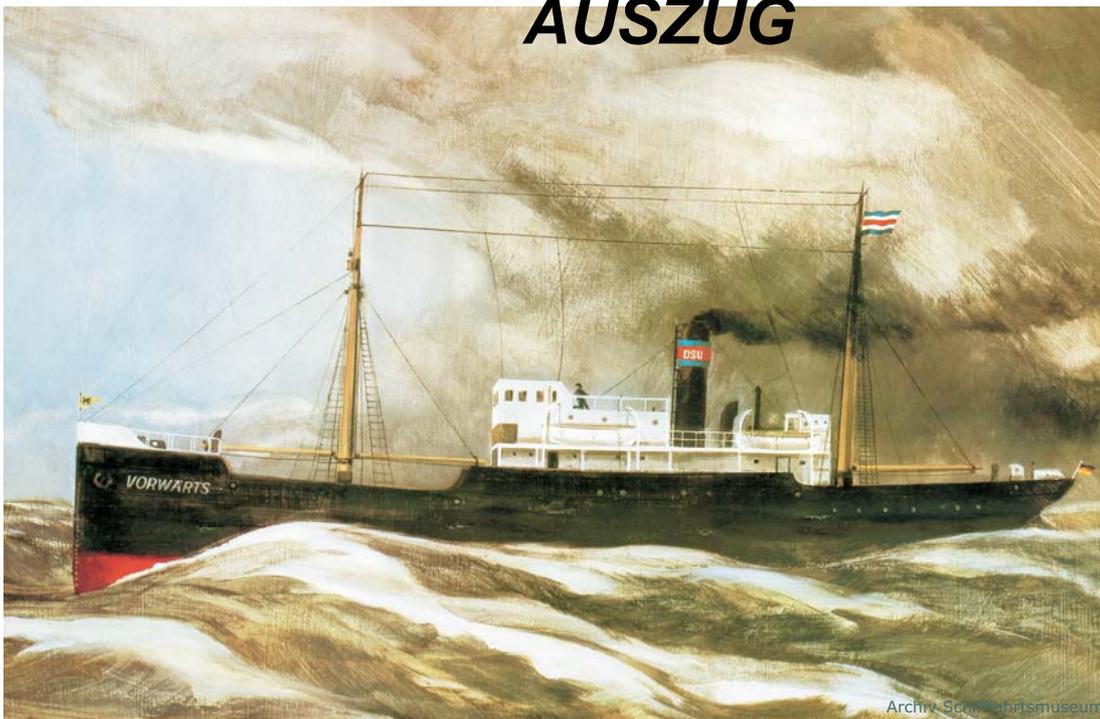
FÜR FAHRENSLEUTE UND FREUNDE DER SEEFAHRT

Ausgabe Nr. 12

Mai 2007

Schutzgebühr 1,50 €

## AUSZUG



## Vor 55 Jahren: DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK



### In dieser Ausgabe:

#### Seite 2 und 3

Grußwort des  
Oberbürgermeisters

Die Laeisz-Reederei -  
ein Unternehmen  
mit Tradition

#### Seite 4 und 5

Steckenpferd-Bewegung,  
Dichtung und Wahrheit

#### Seite 6 und 7

DSR-Sammelblatt:  
Serie Afrika-Frachter

#### Seite 8 und 9

10 Jahre Verein der  
Typ IV-Fahrensleute

Freiberger DSR-Seeleute  
zeigen Flagge

#### Seite 10

Aus anderen Vereinen:

Marinekameradschaft  
Köthen/Anhalt lädt ein

Treffen ehem. DSR-  
Seeleute in Halle/Saale

850. Grußbotschaft aus  
Cottbus per Flaschenpost

#### Seite 11

Was aus uns so  
geworden ist:  
Rostocker Stickerei  
SEENADEL stellt sich vor

Seemannsfrauen  
an unserer Seite



## Eine ganz besondere Liebe

*Liebe Leserinnen und Leser der Voll Voraus,*

*wer einmal zur See gefahren ist, der behält das Rauschen der Wellen, das Pfeifen des Windes und den Geschmack von Salz auf den Lippen für immer in seinem Gedächtnis. Denn bis heute ist die Seefahrt so ganz anders als andere Berufe: Die Wochen oder Monate der Trennung vom Zuhause, die Einsamkeit auf See, die vielen aufregenden Eindrücke in fremden Häfen erfordern schon eine ganz besondere Liebe zum Meer und zur Schifffahrt.*

*Das nun bald 800 Jahre alte Rostock ist schon seit seiner Gründung eng mit der Schifffahrt und dem freien Austausch von Waren und Wissen über die Meere und Ozeane verbunden. Die Deutsche Seereederei, die in diesem Jahr ihr 55-jähriges Bestehen feiern kann, hat dabei in den letzten Jahrzehnten als Staatsreederei, aber seit der Wende auch als wichtiges Wirtschaftsunternehmen der Stadt, bedeutende Beiträge zur Entwicklung unserer Stadt geleistet .*

*„Das Meer hat keinen Sinn, die Schifffahrt hat einen Sinn“,*

*erkannte auch der deutsche Philosoph Dr. Manfred Hinrich richtig. Sich der Geschichte zu erinnern, Traditionen zu bewahren und das Wissen nachfolgenden Generationen zu vermitteln, dieser Aufgabe haben sich nicht nur in Rostock zahlreiche Vereine und Initiativen verschrieben. Die Bewahrung und Begleitung maritimer Sammlungen wie auf dem Traditionsschiff vom Typ „Frieden“, aber auch die Mitwirkung an zahlreichen maritimen Veranstaltungen, insbesondere der Hanse Sail, sind wichtige und unverzichtbare Beiträge für eine gelebte maritime Identität unserer Hansestadt. Auch die Herausgabe dieser Zeitschrift VOLL VORAUS trägt dazu bei. Allen Mitstreitern, die sich diesem Ziel verschrieben haben, möchte ich für ihr Engagement danken und auch in Zukunft Erfolg und Freude bei dieser so wichtigen Arbeit wünschen.*

*Roland Methling*

Roland Methling

Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock

### Zum Titel:

Mit der Vorwärts begann die DDR - Seefahrt. Der Dampfer wurde 1903 als GRETE CORDS auf der Neptun-Werft Rostock gebaut und war ab 1928 als JOHANN AHRENS im Ostseeraum eingesetzt. Das ausgeplünderte Wrack in der Wismarer Bucht wurde 1949 durch die "Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale" (DSU) in Stralsund repariert und am 13. Oktober 1950 als VORWÄRTS in Dienst gestellt. Mit Gründung der Deutschen Seereederei Rostock am 1. Juli 1952 war sie das erste Schiff unserer Reederei. Bis zur Außerdienststellung am 20. April 1954 beförderte der Veteran 90.266 Tonnen Ladung, hauptsächlich Reparationsgüter für die Sowjetunion.

Die SONNEBERG fuhr als Stückgutfrachter der Serie Typ Afrika von 1969 bis März 1991 für die Deutsche Seereederei Rostock.

### Impressum

Herausgeber: Typ IV-Fahrensleute e.V.  
www.TypIV-DSR.de  
ZiegertTyp-IV@gmx.de  
Vorsitzender:  
Hans-Jürgen Mathy  
Tel.: 0385 - 71 92 04

Redaktion: Dr. Holger Korte,  
Hans-Jürgen Mathy,  
Gerd Peters,  
Dieter Pevestorf

Satz / Layout: Dieter Pevestorf  
PevestorfHRO@aol.com  
Redaktionsschluss: 31.03.2007

Druck: Universitäts-Druckerei Rostock

Wir danken unseren Förderern und Sponsoren:  
Reederei F. Laeisz, OB Roland Methling, DSR-Seeleute e.V.,  
Schiffbau- u. Schifffahrtsmuseum Rostock, SEENADEL,  
Seemannsfrauen "Ostsee" e.V., Marinemaler Olaf Rahardt.

### **Sonderausstellungen des Schiffbau-u. Schifffahrtsmuseum Rostock (Traditionsschiff Typ FRIEDEN)**

15.04. bis 08.07. 2007 : Werkausstellung Jochen Bertholdt , Maritim-technische Grafik und Aquarelle

20.07. bis 30.12. 2007 : "Rote Elli"... , Die Produktion von Konsumgütern auf den Werften der DDR

# Der Ankauf von Alttonnage-Schiffen für die DDR-Handelsflotte

## Dichtung und Wahrheit um die Steckenpferd-Bewegung

Von Gerd Peters

*In seinem Buch „Seefahrt gestern und heute“ schreibt der Autor, Vizeadmiral a. D. und ehemaliger Präsident der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Heinz Neukirchen, auf Seite 249: „1958 wurden erst 18 Prozent des Transportbedarfs mit der eigenen Flotte abgedeckt... Durch die Initiative des bekannten Dresdner Kosmetikbetriebes „Steckenpferd“ ausgelöst, stellten über 2000 Exportbetriebe der DDR aus der Übererfüllung ihrer Exportpläne 280 Millionen Valutamark für den weiteren Aufbau der Handelsflotte zur Verfügung. Für diese Mittel wurde in den folgenden Jahren bei günstigen Marktverhältnissen eine größere Anzahl von Schiffen als Gebrauchstonnage erworben, ...Der damals zuständige Mitarbeiter im Finanzministerium, Gerhard Cron, schrieb am 15. August 1986, das sei reines Seemannsgarn.*

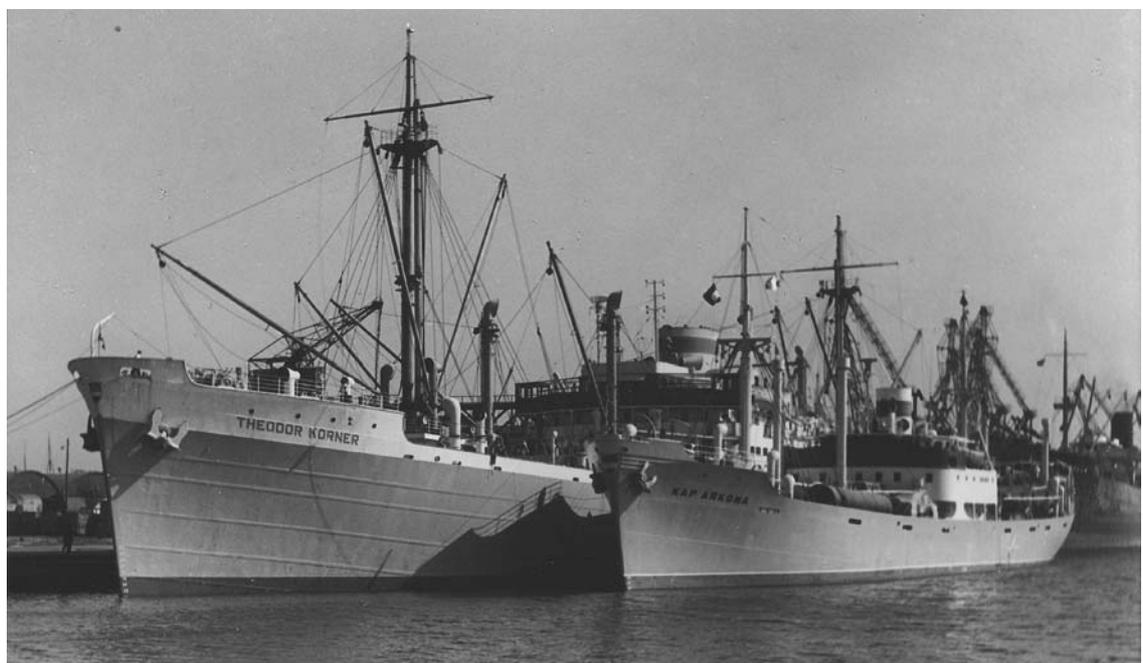
Zunächst bleibt folgendes festzustellen:

1. Die Ausarbeitung des für den Schiffsankauf im Finanzministerium der DDR zuständigen Dipl.-oec. Gerhard Cron, ging der Deutschen Seereederei zwar zu, blieb aber unbekannt und verschwand in den Akten des Traditionskabinetts der DSR unter Verschluss. Zu diesem Zeitpunkt, 1986, war die Steckenpferd-Legende schon zu einem festen Bestandteil der DSR-Geschichtsschreibung geworden und in vielen Publikationen, nicht zuletzt in der Parteipresse, häufig wiederholt worden. Keiner der Verantwortlichen wollte hierzu eine Diskussion führen.

2. Wie stellen sich nun die Tatsachen dar? In der Mitte der 50er Jahre gab es im Berliner Staatsapparat, wie Gerhard Cron schreibt, in verschiedenen Teilen eine Opposition gegen den Aufbau einer DDR-Handelsflotte. Beispielsweise vertrat ein Dr. Lange, Hauptabteilungsleiter Planung im Ministerium der Finanzen, später Mitarbeiter in der Staatlichen Plankommission, offiziell die Auffassung: „Die Seeschifffahrt, die Hafenwirtschaft und die Fischerei müsse man absterben lassen.“ Er begründete das auch „streng wissenschaftlich“ mit der Behauptung, „die DDR sei nun



mal keine Seefahrernation. Die Seefahrt solle man denen überlassen, die das besser können.“ Hierzu schreibt Gerhard Cron: „Um der in verschiedenen Teilen des Staatsapparats entstehenden Opposition gegen die Entwicklung der D D R - Handelsflotte entgegen zu wirken, verfasste ich im Dezember 1955 ein agitatorisch aufgemachtes Schreiben an den Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission mit Durchschrift an den Minister für Schwermaschinenbau, Außenhandel und Verkehrswesen, in dem die volkswirtschaftlichen Vorteile einer DDR-Flotte dargestellt wurden. Dieses Schreiben wurde umgehend am 15.12.55 vom Minister der Finanzen unterzeichnet und bewirkte, dass der eigenen Handelsflotte deutlich mehr Verständnis entgegen gebracht wurde...“Im III. (Quartal d.A.) 1956 habe ich eine umfangreiche Vorlage für die Leitung des Ministeriums der Finanzen angefertigt, in der nachgewiesen wurde, dass der Aufwand in Mark der DDR für die Beschaffung von K D -Währungen im



MS KAP ARKONA wurde im Rahmen der Steckenpferdbewegung aufgekauft. Im Bild längsseits an der THEODOR KÖRNER im Hafen Wismar

Außenhandel deutlich höher lag als der für den Betrieb von Seeschiffen."

Damit brachte Gerhard Cron den Nachweis, dass der Aufwand, den das Land treiben muss, um konvertierbare Devisen zu verdienen, viel größer ist, als wenn das Land selbst eine Flotte und Häfen aufbaut. Es ist volkswirtschaftlich billiger, mit eigenen Schiffen Valuta zu verdienen als durch Exporte. Außerdem erhält der eigene Außenhandel dadurch auch einen größeren Spielraum.

In jenen Jahren hatte der DDR-Außenhandel folgende Struktur:

73 Prozent sozialistische Länder (SW-Währung)

12 Prozent kapitalistische Verrechnungs-Währungen

11 Prozent Westdeutschland/Westberlin

4 Prozent konvertierbare Devisen (KD)

Da ein wesentlicher Teil der kapitalistischen Verrechnungswährungen, zu denen auch die Westmark damals gehörte, nur beschränkt oder gar nicht austauschbar war, galten nur die Währungen folgender Länder als frei konvertierbare Devisen:

US - Dollar, Kanadische Dollar, Schweizer Franken und das Englische Pfund.

Ankäufe von Schiffen wurden damals nur in jenen Währungsarten abgewickelt. Grundlage dieser Ankäufe war ein Brief des Ministers für Verkehrswesen, Dipl. - Ing. Kramer, vom 26. Oktober 1957 an das Büro des Ministerpräsidenten, Staatssekretär Plenikowski, zur Bestätigung eines Entwurfes des Beschlusses über Bildung eines „Fonds zur Schaffung einer Zusatzflotte“. Darin heißt es u.a., dass der Minister für Finanzen beauftragt wird, für den Ankauf gebrauchter Schiffe im kapitalistischen Ausland einen „Valuta- und DM-Fonds Zusatzflotte“ zu bilden. Diesem Fonds sind zuzuführen:

alle im Bereich des Ministeriums für Verkehrswesen, Hauptverwaltung Schifffahrt, ab 1. Januar 1957 überplanmäßig saldierten Einnahmen in frei konvertierbarer Währung und in DM, erreichte Einsparungen in frei konvertierbarer Währung und alle am Jahresende bestehenden außerplanmäßigen Valutaeinnahmen und -einsparungen in frei konvertierbarer Währung sowie die beim MfV auftretenden Erlöse aus dem Verkauf geborgener Schiffe und aus Gewinnen der DSR- und der Seehäfen. Auf der Grundlage dieses Ministerratsbeschlusses erfolgten ab Januar 1958 die Ankäufe des MS „Thomas Münzer“ für drei Millionen Holländische Gulden am 18. März 1958 und der Ankauf der beiden Fracht- und Lehrschiffe „Heinrich Heine“ und „Theodor Körner“ im Februar 1958. Gerhard Cron veröffentlichte daraufhin in der Nr. 4/1958 der Wochenzeitschrift „Die Wirtschaft“ einen Artikel, der sich mit der Ankaufproblematik und der Devisensituation beschäftigte. Er wurde der Anstoß für die spätere Steckenpferdbewegung. Zu dieser gehörte aber noch nicht die Indienstellung des im Februar 1958 in der Nähe der Greifswalder Oie gestrandeten Frachters „Archon Gabriel“. Nach langwierigen Bergungsarbeiten verzichtete der Eigner nach Barzahlung von 10.000 US\$ auf das Schiff und übertrug das Eigentumsrecht an dem Wrack an die DARAG

(DDR-See- und Rückversicherungs-AG). Nach der Bergung erfolgte die Reparatur in Gdynia. Die Kosten von etwa vier Millionen Mark wurden in sozialistischer Verrechnungswährung bezahlt (Zloty). Auf Anregung des Mitarbeiters Lothar Gottwald im Ministerium für Außenhandel, dort als Verantwortlicher für die örtliche Wirtschaft in Fragen des Außenhandels tätig, kam der Artikel von Gerhard Cron gelesen hatte, kam es im V E B Steckenpferd, einer Seifenfabrik in Radebeul, zu der Selbstverpflichtung, 100.000 Dollar durch zusätzliche Exporte zu erwirtschaften. In einer Leitungssitzung des Ministeriums für Außenhandel der DDR gab es viel Kritik und mancherlei Widerspruch gegen diese Verpflichtung. Aber der zuständige Minister Heinrich Rau sagte sinngemäß, dass sei der erste Aufruf zu einer Massenbewegung für den Außenhandel. „So etwas hatten wir noch nicht. Ich bin dafür, wer ist dagegen?“

Niemand war dagegen. So wurde mit tatkräftiger Hilfe der Tagespresse die neue Massenbewegung für den Außenhandel im Juni 1958 in Gang gesetzt. Aber die Exporterlöse, die in der Struktur des Außenhandels in den verschiedenen Währungen aufkamen, flossen zusammen mit den Erlösen der planmäßigen Exporte in einen Topf. Eine gesonderte Erfassung der Steckenpferderlöse gab es nicht. Das heißt, erfasst wurden nur die Betriebe, die zusätzliche Exporte anboten und deren Wert in Mark der DDR. Wörtlich schreibt Gerhard Cron u.a.: „Insgesamt ist sehr viel Unsinn zu diesem Thema geschrieben worden...“ Die Valutaeinnahmen aus dieser Steckenpferdbewegung kamen in den verschiedensten Währungen, aber nur zu einem sehr kleinen Teil in konvertierbaren Devisen, die wiederum allein für den Ankauf von Schiffen verwendet werden konnten. Welchem Teilnehmer an der Steckenpferdbewegung sollte man das aber erklären, ohne die Bewegung selbst großen Schaden zuzufügen? Und weiter schreibt er: „Das „Aus“ kam aus einer ganz anderen Richtung.

In einem Betrieb, der Babywindeln herstellte, wollte man auch gern so eine schöne Seereise machen, wie die ersten Steckenpferdaktivisten. So ignorierte man die Grundbestimmungen dieser Bewegung und lieferte Babywindeln, die für den Binnenhandel geplant waren, als Beitrag zur Steckenpferdbewegung an den Export. Plötzlich hatten die jungen Mütter in der DDR keine Windeln. Mitte 1960 gab es daraufhin ein totales Verbot der Steckenpferdbewegung. So weit Gerhard Cron. Aus diesen Fakten geht klar hervor, dass bei genauer Prüfung der Indienstellungstermine unter Berücksichtigung der bisherigen Darlegungen nur folgende Schiffe zur Steckenpferdbewegung gezählt werden können:

MS STECKENPFERD	MS STOLTERAA
MS KAP ARKONA	MT SCHWARZHEIDE
MS STUBBENKAMMER	MT LÜTZKENDORF
	MT ROSITZ

Die anderen bisher noch genannten Schiffe gehören eindeutig nicht dazu. Es ist an der Zeit, sich von dieser Legende zu lösen. Fotos: Archiv Peters



Das einzige Liberty-Schiff der DSR, der Dampfer ERNST MORITZ ARNDT, kam 1958 in den Besitz der DDR