

## Traumschiffe des Sozialismus. Die DDR-Urlauberschiffe 1958 bis 1990

von Andreas Stirn

Bis Anfang der neunziger Jahre lag im Hafen von Stralsund ein schlankes Kreuzfahrtschiff, auf dessen Außenhaut jahrelange Vernachlässigung ihre Spuren hinterlassen hatte. Die „Fritz Heckert“ – so der Name des Dampfers – war eines von drei Urlauberschiffen gewesen, auf denen die DDR zwischen 1960 und 1990 knapp dreihunderttausend Urlauber über die Weltmeere geschickt hatte.

Das Projekt Urlauberschiff war fast so alt wie der Arbeiter-und-Bauern-Staat. Im Sommer 1958 war es erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Auf dem V. Parteitag der SED kündigte der Parteisekretär der Mathias-Thesen-Werft Wismar den Bau eines Kreuzfahrtschiffes an. Angeblich war der Vorschlag dazu von den Arbeitern der Werft selbst gekommen. So stand es zumindest im Neuen Deutschland. „Früher sind die Kapitalisten, die reichen Geldsäcke auf solchen Schiffen gefahren. Heute sollen die Arbeiter auf solchen Schiffen fahren.“, erklärte der Werftvertreter auf dem Parteitagspodium. Die Idee, ein luxuriöses Kreuzfahrtschiff zu bauen, schien bestens geeignet, die ehrgeizigen wirtschafts- und konsumpolitischen Zielstellungen zu illustrieren, die Walter Ulbricht auf dem Parteitag proklamiert hatte. Der Parteichef hatte angekündigt, die DDR werde die Bundesrepublik bis 1961 beim Pro-Kopf-Verbrauch der wichtigsten Lebensmittel einholen und überholen. „Dieses Schiff wird mit seinem Kiel auch die Wogen der Lügen der Adenauer, Lemmer [Bundesminister für Gesamtdeutsche Fragen] und Strauß zerteilen, die doch so gerne das Märchen von der ‚ach so bedauerlichen Bevölkerung der Zone‘ im Munde führen, die von all ihrer ‚sozialen Not‘ befreit werden müsse“, schrieb das Gewerkschaftsblatt „Tribüne“. Noch auf dem Parteitag lobte Ulbricht das Projekt und sein propagandistisches Potential: „Es ist sehr schön, dass wir die politische Macht haben, aber wir müssen auch beweisen, dass unser Wohlstand wächst.“

Was viele DDR-Bürger ahnten, belegen nun die Quellen: Der Vorschlag zum Bau des Schiffes war keineswegs spontan und freiwillig aus der Belegschaft der Wismarer Werft gekommen. Vielmehr war das Projekt von ganz Oben angeordnet worden. Das Berliner Bundesarchiv verwahrt einen unscheinbaren Notizzettel, auf dem Herbert Warnke kurz nach dem Aufstand vom 17. Juni 1953 eine erste Ideenskizze für den Bau eines „Ferienschiff[es] des FDGB“ entworfen hatte. In Zukunft sollten vorbildliche Arbeiter mit einer Reise nach Leningrad ausgezeichnet werden, so die Idee des FDGB-Vorsitzenden. Vor allem die staatstragende Klasse der Arbeiter sollte durch das Versprechen eines besonderen Reiseerlebnisses zur Steigerung ihrer Arbeitsleistungen animiert werden. Mitte der fünfziger Jahre fehlten im Schiffbau jedoch noch die Kapazitäten und im Staatshaushalt die Mittel für ein derart kostspieliges Vergnügen. Dennoch beschloss das Präsidium des Ministerrates 1956, Warnkes Schiffahrtsträume in die Tat umzusetzen.

Noch bevor die „Fritz Heckert“ in Wismar vom Stapel lief, kaufte die DDR 1959 einen schwedischen Passagierdampfer, den sie in „Völkerfreundschaft“ umtaufte. Im Ende 1959

beschlossenen Siebenjahrplan wurde der Bau von zwei weiteren Kreuzfahrtschiffen festgeschrieben. Eine kleine Kreuzfahrtflotte unter DDR-Flagge schien greifbar nah. Als die „Völkerfreundschaft“ Anfang 1960 als erstes ostdeutsches Urlauberschiff in See stach, präsentierten die Zeitungen „verdiente Werktätige“ auf dem Sonnendeck, am Fuße der Pyramiden und im Olympiastadion von Helsinki – exotische Bilder, die aus der Bleiwüste der Planerfüllungsmeldungen und Ulbricht-Reden heraus stachen.

Die Urlauberschiffe transportierten eine vergleichsweise kleine Zahl von Touristen über die Meere. Doch das Projekt Urlauberschiff richtete sich nicht an diese Auserwählten allein, sondern an *alle* DDR-Bürger. Wer nicht selbst an Bord gehen konnte, sollte zumindest in seiner Imagination eine Reise ins Schwarze Meer oder nach Nordafrika antreten können. Presse, Rundfunk und Fernsehen berichteten vor allem in den ersten Jahren regelmäßig über die exotischen Reiseziele. Über ihr mehr oder weniger geschickt inszeniertes massenmediales Abbild sollten die Schiffe so im In- und Ausland für die Vorzüge und die Leistungskraft des sozialistischen Gesellschaftsmodells und der Planwirtschaft werben. Die drei Urlauberschiffe „Fritz Heckert“, „Völkerfreundschaft“ und „Arkona“ waren demnach nicht nur ein exklusives touristisches Angebot, sondern in die Massenkommunikation des SED-Regimes eingebunden.

Für die Propagandisten stellten die Urlauberschiffe ein ebenso dankbares wie heikles Sujet dar. Schließlich ging es darum, die Belohnung einiger weniger mit geradezu westlich anmutenden Verhältnissen – (relativer) Reisefreiheit und (relativem) Wohlstand – als Ansporn und Vorbild für die vielen darzustellen, für die schon ein Ferienplatz im Thüringer Wald ein Glücksfall war.

Um keine unerfüllbaren Begehrlichkeiten zu wecken, stellten die Medien denn auch nicht den Luxus einer Schiffsreise in den Vordergrund, sondern führten die Reisenden als fleißige Planerfüller vor, die noch auf hoher See unermüdlich über Rationalisierungsmöglichkeiten diskutierten. Für die Daheimgebliebenen sollten die Kreuzfahrer Vorbilder sein und mit ihrem Beispiel signalisieren, dass harte Arbeit sich lohne.

Ihr größtes Output erreichte die Schiffs-Propaganda in den Jahren 1958 bis 1960, in jener Zeit also, in denen die überspannten Entwürfe eines künftigen Wohlstandssozialismus noch nicht durch die Ende 1959 einsetzende Wirtschafts- und Versorgungskrise konterkariert worden waren. Mit dem Mauerbau und den daraus resultierenden Routenbeschränkungen büßten die Schiffsreisen einen Großteil ihres propagandistischen Potentials ein. Die Pläne für den Bau weiterer Kreuzfahrtschiffe wurden zu den Akten gelegt, ein Bildband über eine Mittelmeerreise der „Völkerfreundschaft“ eingestampft. Von der Zukunftseuphorie, die der V. SED-Parteitag verbreiten wollte, war nicht viel übrig geblieben.

Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe, so das Zwischenfazit nach einjährigem Quellenstudium, ist eine Geschichte von Grenzen. Schon vor dem 13. August 1961 zeichneten sich die materiellen und sicherheitspolitisch-ideologischen Beschränkungen des Projektes ab. So hatte der Bau der „Fritz Heckert“ nur unter größten Anstrengungen realisiert werden können. Immer wieder stockten die Arbeiten, weil Material und Arbeitskräfte fehlten. Heraus kam schließlich ein unausgereiftes und nur bedingt hochseetaugliches Schiff, das bereits nach neun Betriebsjahren aus dem Verkehr gezogen werden musste. Über den

Unterhalt der Kreuzfahrtschiffe hatten sich die Verantwortlichen im FDGB und der Deutschen Seerederei (DSR) im Vorfeld nur wenige Gedanken gemacht. Ökonomische Vernunft musste hinter ideologischem Wunsdenken zurückstehen. Die Kosten standen denn auch in keinem Verhältnis zum Ertrag. Ein Jahr nach der Jungfernfahrt der „Völkerfreundschaft“ kritisierte Walter Ulbricht den FDGB heftig für dessen Subventionsmentalität: „Ich sympathisiere durchaus mit den Mittelmeerreisen, das ist gar nicht die Frage, die Frage ist doch, wer zahlt es? Das Schiff, mit dem gefahren wird, muss auch amortisiert werden, das ist nicht berechnet, das wird sozusagen alles auf himmlische Weise gelöst. Da wir aber keine Abteilung der katholischen Kirche sind, geht das nicht.“

Auch die sicherheitspolitisch-ideologischen Grenzen des Projektes zeichneten sich schon vor dem Mauerbau ab. Die Haltung der Partei- und Gewerkschaftsführung gegenüber den Kreuzfahrten, die zunächst vor allem ins „kapitalistische Ausland“ gingen, war höchst ambivalent: Einerseits spekulierten die Funktionäre, etwas vom Glanz der Schiffe könne auch auf die eigene Herrschaft abfärben. Zugleich fürchteten sie, die Konfrontation mit dem höheren Lebensniveau gerade in den skandinavischen Ländern könnte bei den Passagieren die Zweifel an der Überlegenheit des Sozialismus mehren. Mit großem Aufwand und nicht immer durchschlagendem Erfolg versuchte die SED- und FDGB-Führung das Risiko eines Kontrollverlustes zu minimieren. Bereits Ende März 1959, noch vor dem Kauf des MS „Stockholm“, begann das MfS die geheimdienstliche Überwachung des Urlauberschiffes vorzubereiten.

Mit dem 13. August 1961 kam schließlich zur ideologischen Grenze die physische aus Stacheldraht und Minenfeldern hinzu. Eine Schiffsreise bot nun eine der letzten relativ ungefährlichen Fluchtmöglichkeiten. Wagemutige ließen sich von Booten des Bundesgrenzschutzes aus der Ostsee fischen oder sprangen im Bosphorus über die Reling. Allerdings war nur ein sehr kleiner Teil der Reisenden bereit, mit einem Sprung ins Ungewisse Frau und Kinder, Auto und Arbeitsstelle hinter sich zu lassen. Vor allem junge, allein stehende Männer wagten diesen Schritt. Über die elektronischen Medien der Bundesrepublik wurden die oft spektakulären „Absprünge“ auch innerhalb der DDR bekannt und konterkarierten die schönfärberischen Darstellungen der DDR-Medien, die die Schiffe stets als Orte der Harmonie und des Vergnügens präsentierten. „Die Vorfälle wurden fotografiert und gefilmt und schädigen das Ansehen unserer Republik sowohl bei unseren eigenen Bürgern als auch im Ausland“, berichtete die ZK-Abteilung Verkehr und Verbindungswesen 1964 an Günter Mittag. Um das zu verhindern, wurden risikoreiche Routen aus dem Programm genommen, die Reisekandidaten im Vorfeld mehr oder weniger gründlich durch das MfS überprüft und die Passagiere an Bord von inoffiziellen und hauptamtlichen Mitarbeitern des Mielke-Ministeriums überwacht. Nicht nur die Mannschaft, sondern auch die SED-Mitglieder unter den Passagieren mussten bei der Absicherung der Schiffe helfen. Die Auswahl- und Überwachungsmaßnahmen wurden im Laufe der Jahre immer weiter perfektioniert – offensichtlich mit einigem Erfolg. Die Zahl der Republikfluchten ging im Laufe der Jahre immer weiter zurück.

Neben den Fluchten stellten die hohen Kosten der Kreuzfahrten ein weiteres dauerhaftes Problem dar. Allein zwischen 1976 und 1980 mussten Subventionen in Höhe von 65

Millionen Mark bereitgestellt werden, um die „Völkerfreundschaft“ über Wasser zu halten. Jahrelang wurden die Urlauberschiffe auf Verschleiß gefahren. Ersatzteile für die völlig veraltete „Völkerfreundschaft“ waren schon Anfang der siebziger Jahre nur noch mit Mühe aufzutreiben. Die Staatliche Plankommission drängte seit Mitte der siebziger Jahre auf die Einstellung der Kreuzfahrten, konnte sich aber nicht durchsetzen. Trotz finanzieller Verluste und imageschädigender „Republikfluchten“ hielt die SED-Spitze bis zum Ende der DDR an den Schiffsreisen fest. Erst 1985 wurde die marode „Völkerfreundschaft“ außer Dienst gestellt, aber sogleich gegen die moderne „Arkona“ ersetzt. 165 Millionen Valutamark bezahlte die DDR für das luxuriöse Schiff – Geld, das für die Modernisierung der veralteten Industrieanlagen fehlte. Die Medien feierten die „Arkona“ als neuerlichen Beweis für die erfolgreiche „Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik“.

Ebenso bedeutsam wie die propagandistischen Verwertungsmöglichkeiten der Schiffsreisen war deren Einbindung in das Privilegiensystem, mit dem die SED die Funktionsträger ihrer Herrschaft bei Laune hielt. Jährlich wurden einige hundert „verdiente Parteiarbeiter“ mit einer Kreuzfahrt versorgt, bei der auch Landgänge in Algier oder Tripolis vorgesehen waren – die loyalsten Diener des Regimes durften dieses auch einmal im nichtsozialistischen Ausland verlassen. Auch der FDGB schenkte langjährigen Funktionären hin und wieder eine Seereise. Aber auch volkswirtschaftlich besonders wichtige Forschungseinrichtungen und Betriebe wie die Wismut oder das Automobilwerk Eisenach bekamen gesonderte Kreuzfahrtkontingente zugeteilt. Wer zu den Eliten des Regimes gehörte, hatte es vergleichsweise leicht an eine der knappen Reisen zu gelangen. So wandte sich der Schriftsteller Gerhard Holtz-Baumert 1978 mit der Bitte um eine Schiffsreise an den FDGB-Bundesvorstand. Kurz darauf bekam der populäre Kinderbuchautor, der zugleich Parteisekretär des Schriftstellerverbandes war, eine Zusage für den gewünschten Termin. In den Herbstmonaten des Jahres 1989 wurde das seit Beginn der Kreuzfahrten kursierende Gerücht zum lauthals geäußerten Vorwurf: Die „Bonzen“ hätten sich bevorzugt mit Schiffsreisen versorgt. Harry Tisch sah sich sogar mit staatsanwaltlichen Ermittlungen wegen einer aus dem FDGB-Etat finanzierten „Arkona“-Reise konfrontiert. Die Korruptionsvorwürfe gegen führende SED-Funktionäre beschleunigten die Erosion ihrer Herrschaft. Nicht wenige DDR-Bürger versuchten jahrelang vergeblich, ihre „Urlaubskarriere“ mit einer Kreuzfahrt ins tropische Kuba oder durch die norwegischen Fjorde nach Murmansk zu krönen. Eine Kreuzfahrt versprach ein außergewöhnliches Erlebnis innerhalb der in Umfang und Qualität begrenzten Warenwelt der DDR. Die Kreuzfahrtschiffe verkörperten für viele jenen Luxus, der im Alltag kaum zu finden war. Und, mindestens ebenso wichtig: Eine Seereise versprach eine maximale Ausnutzung der Reismöglichkeiten unter den Bedingungen des „real existierenden Sozialismus“. Das galt umso mehr, als Ende der achtziger Jahre wieder Landgänge im Westen gestattet wurden, um so ein Ventil für die wachsende Unzufriedenheit im Lande zu öffnen. Kaum ein Passagier, der nicht ein Souvenir mit nach Hause nahm, um so seinen Ausflug in die Welt jenseits der Staatsgrenze für sich selbst und nach Außen hin zu dokumentieren. „In der Boutique auf dem Promenadendeck ist ein weißer Leinenbeutel mit blauer Aufschrift ‚Arkona‘ der Schlager“, berichtete das FDGB-Blatt „Tribüne“ 1985. Derartige Andenken signalisierten, dass man einmal „draußen“

gewesen war, sich scheinbar weiter vom Alltag entfernt hatte als der durchschnittliche DDR-Bürger. Den meisten Menschen blieb eine solche Reise jedoch versagt. „Drei Jahre hintereinander habe ich eine Reise mit der ‚Völkerfreundschaft‘ nach Leningrad beim Feriendienst in Limbach-Oberfrohna beantragt. Und obwohl mir vom BGL-Vorsitzenden gesellschaftliche Arbeit im Betrieb und außerhalb desselben auf dem Antrag bestätigt wurde, erhielt ich jedes Jahr einen ablehnenden Bescheid“, beschwerte sich eine Frau aus Sachsen 1978 beim FDGB.

Mitte November 1989 erhielt die „Tribüne“ einen Leserbrief: „In Stralsund liegt ein Schiff und gammelt vor sich hin und trägt den Namen ‚Fritz Heckert‘. [...] Im Zuge der Reiseerleichterungen gehen meine Vorstellungen dahin, dieses Schiff für Kurzreisen im Fahrtbereich ‚Ostsee‘ einzusetzen. [...] Wie wäre es, wenn die Gewerkschaft mal die gute Sache in Angriff nehmen würde, dann könnte das Schiff schon im nächsten Jahr die erste Reise starten.“

Dazu kam es nicht mehr. Anfang 1990 warb die staatseigene Seerederei zum ersten Mal in der Geschichte der DDR-Urlauberschiffe für die Kreuzfahrten. Nach dem Mauerfall war die Nachfrage nach Seereisen stark zurückgegangen. Mit der neu gewonnenen Reisefreiheit verfügten die DDR-Bürger nun über eine Vielzahl von anderen Möglichkeiten, die Welt kennen zu lernen.