

Andreas Stirn, Traumschiffe des Sozialismus. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953–1990, Metropol Verlag, Berlin 2010, 814 S., geb., 29,90 €.

Kommt die Rede auf den DDR-Tourismus, sind auch schnell die „Fritz Heckert“, die „Völkerfreundschaft“ und die „Arkona“ im Spiel. Zwar sind diese drei Urlauberschiffe der DDR auch schon früher Gegenstand technizistischer, hübsch illustrierter Betrachtungen gewesen.¹ Eine Gesellschaftsgeschichte der politisch-symbolisch hochgradig aufgeladenen staatlich organisierten Seereisen, die Frage also nach den politischen Intentionen, die FDGB und SED damit verfolgten, und ebenso die nach der Resonanz dieser schwimmenden Schmuckstücke des ostdeutschen Tourismus in der DDR-Bevölkerung stand jedoch noch aus. Analyse und Darstellung, die Andreas Stirn bietet, füllen nicht nur diese Forschungslücke. Dem Autor gelingt es darüber hinaus, Schlaglichter auf die DDR generell sowie die Dilemmata zu werfen, in denen sich das SED-Regime zeit seiner Existenz bewegte.

Die Darstellung ist in neun, teilweise recht umfangreiche Kapitel gegliedert. Nach der Einleitung thematisiert Stirn zunächst die Vor- und Frühgeschichte der „Völkerfreundschaft“ (1960–1985) und der „Fritz Heckert“ (1961–1970). Im Zentrum steht die Frage nach dem „Warum“, sodann die Frage nach der Reaktion der Bevölkerung auf das Projekt, nach den Kriterien für die Auswahl von Besatzungsmitgliedern und Passagieren sowie dem „Alltag“ an Bord bis Mitte 1961. Stirn kann hier mit einigen überraschenden Ergebnissen aufwarten. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe beginnt wenige Wochen nach dem 17. Juni 1953 mit einem „unscheinbaren Notizzettel“, auf dem Herbert Warnke notierte: „Ferienschiff des FDGB bauen, 2–3000 Tonnen, für ca. 200 Fahrgäste“. Der Bezug zum 17. Juni ist offensichtlich: Die Hochseeflotte des ostdeutschen Staates war Teil einer Pazifizierungsstrategie des SED-Regimes. Wenn Warnke ausgerechnet auf Urlauberschiffe setzte, dann war auch dies – wie Stirn überzeugend feststellt – Ausdruck „persönlicher Neigungen“, die wie in der DDR generell so auch in der Tourismuspolitik „maßgeblich die Richtung bestimmten“. Denn der FDGB-Vorsitzende hatte ein Faible für Schiffe, seit er ab 1920 für ein Jahrzehnt auf Deutschlands größter Werft, den Blohm & Voss-Werken in Hamburg, gearbeitet hatte. Zwischen Notizzettel und dem Erwerb des ersten Schiffs lagen freilich knapp sieben Jahre. Die Reaktion der Bevölkerung auf den Kauf der „Völkerfreundschaft“ und den Stapellauf der „Fritz Heckert“ scheint grundsätzlich eher positiv gewesen zu sein, symbolisierten diese Schiffe doch den „Traum von der Ferne“ und die Aussicht auf künftigen Wohlstand. Verbreitet war daneben freilich schon früh ein nicht unberechtigtes Gefühl, dass „Bonzen“ privilegierten Zugang zu den Hochseedampfern besäßen; kritisch vermerkt wurden außerdem die im Vergleich zu den KdF-Dampfern recht hohen Preise, die ungefähr beim Vier- bis Fünffachen eines durchschnittlichen Monatslohnes lagen.

Der Mauerbau markierte allein vor dem Hintergrund chancenreicher Fluchtmöglichkeiten während der Seereisen für die touristische DDR-Hochseeflotte eine Zäsur, die in den beiden anschließenden Kapiteln ausführlich thematisiert wird. Bemerkenswert ist, dass sich an der Auswahl der Passagiere nach dem Mauerbau gegenüber der Praxis zuvor kaum etwas änderte: Entscheidend blieben politische Kriterien, aber auch „Selbstzahler“ hatten nach wie vor gute Aussichten, eine Reise buchen zu können. In weiteren Kapiteln werden die Urlauberschiffe als Arbeitsplatz und Urlaubsort vorgestellt sowie die Belastungen der „Friedensflotte“ für den Haushalt der DDR diskutiert. Der Unterhalt der beiden Schiffe war ein Zuschussgeschäft. Deshalb übergab der FDGB-Ferienst die „Fritz Heckert“ und die „Völkerfreundschaft“ 1964 an die Deutsche Seereederei in Rostock, behielt sich allerdings das entscheidende Wort über die Vergabe der Passagierplätze vor – soweit DDR-Bürger in den Genuss einer Hochseefahrt kamen. Indes wurden beide Schiffe ab 1964/65 und später auch die „Arkona“ einen erheblichen Teil des Jahres vor allem ans westliche Ausland verchartert.

¹ Gerd Peters, Vom Urlauberschiff zum Luxusliner. Die Seetouristik des VEB Deutsche Seereederei Rostock, Hamburg 2005.

Ein weiteres Kapitel ist der Frage gewidmet, warum sich die SED auch in der Ära Honecker den „sicherheitspolitisch heiklen“ und zudem kostspieligen Luxus des Unterhalts von zwei großen Urlauberschiffen leistete. Stirns Antwort: Die beiden Kreuzfahrtschiffe waren wichtige Werbeträger, nach außen wie nach innen. Sie sollten die diplomatische Anerkennung der DDR im „feindlichen Ausland“ befördern. Vor allem aber konnte Honecker die „Wohlstandssymbole“ der Ulbricht-Zeit nur schwer aus dem Verkehr ziehen. Dies wäre in der DDR-Bevölkerung als ökonomisch-sozialer Abstieg gewertet worden. Zudem erhielt sich in der SED-Führung das „Juni-Syndrom“, die Angst vor einem erneuten Arbeiteraufstand ähnlich dem des 17. Juni 1953. Gleichzeitig nutzte das Regime die Schiffsreisen, um „Führungskräfte“ an sich zu binden, neben „verdienten“ SED- und FDGB-Funktionären nicht zuletzt Leistungssportler, aber auch – im Rahmen von Sonderreisen – Mediziner, Zahnmediziner und andere Gruppen der DDR-„Intelligenz“. Dass die Schiffe in der einfachen Bevölkerung schon bald den Ruf der „Bonzenschaukeln“ weg hatten, kann vor diesem Hintergrund nicht überraschen.

Nach Kapiteln über die Urlauberschiffe in den Medien sowie die „Arkona“ als (ab 1985) dem letzten hochseetüchtigen „Traumdampfer“ der DDR widmet sich Stirn dem Vergleich von DDR- und KdF-Hochsee-Tourismus. Sorgte in der ersten Zeit der Vergleich mit den relativ niedrigen KdF-Preisen für Unzufriedenheit, war es in den letzten Jahrzehnten der DDR nicht der KdF-Tourismus, der zum Vergleichsmaßstab wurde, sondern „der Westen“, der über das Westfernsehen mit vielen bunten Bildern in (fast) alle Regionen der DDR hinüberflimmerte. Infolgedessen gestaltete sich die touristische Imagepolitik der SED-Diktatur wie der berühmte Wettlauf des Hasen mit dem Igel. Die DDR-Führung konnte sich noch so sehr anstrengen, sie hechelte dem Wohlstandsniveau und dem touristischen Luxus des Westens immer hinterher.

Die Geschichte der Urlauberschiffe spiegelte insofern die Geschichte des ostdeutschen Staates: „Ökonomie, Sicherheitspolitik, Propaganda und ‚Volksmeinung‘ ließen sich nicht in ein ausgeglichenes Verhältnis bringen.“ Die Kreuzfahrtschiffe, die „zur Stabilisierung des Systems beitragen sollten, waren Teil einer unsoliden Politik, mit der die Führung auf längere Sicht gesehen die Basis ihrer Herrschaft untergrub – nicht nur finanziell, sondern auch im Hinblick auf die Loyalität der Bevölkerung“, die den Hochseetourismus des SED-Regimes nur „als Teil eines ungerechten Privilegiensystems“ begreifen konnte, wie Stirn am Schluss seines informativen Buches resümiert.

Rüdiger Hachtmann, Potsdam

Zitierempfehlung:

Rüdiger Hachtmann: Rezension von: Andreas Stirn, Traumschiffe des Sozialismus. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953–1990, Metropolis Verlag, Berlin 2010, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 51, 2011, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81264>> [1.7.2011].