



Andreas Stirn: Mit dem Rollschinken nach Utopia. Die „Fritz Heckert“ als sozialistisches Traumschiff und realsozialistischer Albtraum.

In: Susanne Muhle, Hedwig Richter und Juliane
Schütterle (Hg.): Die DDR im Blick. Ein
zeithistorisches Lesebuch.
Berlin: Metropol 2008, S. 109 – 117.

© 2021 Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur
und Autor/-in, alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk wurde
vom Autor/von der Autorin für den Open-Access
freigegeben. Andere Nutzungen, insbesondere
Vervielfältigung und Veröffentlichung, sind nur mit
Genehmigung der o. g. Rechteinhaber zulässig. Bitte
kontaktieren Sie: <buero@bundesstiftung-aufarbeitung.de>

Mit dem Rollschinken nach Utopia

Die „Fritz Heckert“ als sozialistisches Traumschiff und realsozialistischer Albtraum

Kein Wölkchen trübt den Himmel über Wismar an diesem 25. Juni 1960. Blasmusik mischt sich mit Möwengeschrei, Bratwurstduft mit Dieselschwaden. Tausende Schaulustige haben sich auf der Mathias-Thesen-Werft versammelt, denn heute ist ein besonderer Tag: Der erste Neubau eines deutschen Kreuzfahrtschiffes nach dem Zweiten Weltkrieg soll getauft werden. Eine ältere Dame liest mit brüchiger Stimme den Taufspruch vor: „Ich gebe diesem stolzen, schönen Urlauberschiff den Namen ‚Fritz Heckert‘.“ Dann gleitet der mächtige Schiffskörper auf der sorgfältig mit Schmierseife eingeriebenen Ablaufbahn ins Hafenbecken. Das Orchester intoniert die DDR-Nationalhymne. Dieses Schiff ist kein gewöhnlicher Musikdampfer. Es ist eine in Stahl gepresste politische Vision.

Zwei Jahre zuvor, im Juli 1958, hat Walter Ulbricht seine Genossen zum V. SED-Parteitag zusammengerufen. Die Entwicklung der Wirtschaft gibt Anlass zu verhaltenem Optimismus. Der Start des sowjetischen Sputnik-Satelliten im Oktober 1957 hat eine regelrechte Fortschrittseuphorie im Politbüro ausgelöst. Aber immer noch verlassen täglich Hunderte gut ausgebildeter Arbeiter, Mediziner und Ingenieure die DDR in Richtung Westen. Die SED-Führung muss die Menschen von der Zukunftsfähigkeit des Sozialismus überzeugen. Deshalb hat sie kurz zuvor die Lebensmittelkarten abgeschafft. Deshalb kündigt Ulbricht auf dem Parteitagspodium an, die DDR werde die Bundesrepublik bis 1961 beim Pro-Kopf-Verbrauch der wichtigsten Lebensmittel einholen und schließlich überholen. Und deshalb darf der Parteisekretär der Mathias-Thesen-Werft den Delegierten „vorschlagen“, was längst beschlossene Sache

ist: „bis 1961 zusätzlich zum Produktionsplan durch die Masseninitiative der Werktätigen unserer ganzen Republik ein Hochseepassagierschiff, ein Urlauberschiff für den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund auf unserer Werft in Wismar zu bauen“. SED-Chef Ulbricht selbst liefert die Begründung für das ehrgeizige Vorhaben: „Es ist sehr schön, dass wir die politische Macht haben, aber wir müssen auch beweisen, dass unser Wohlstand wächst.“¹

„Sieg des Sozialismus bedeutet schöneres und herrliches Leben für die Werktätigen“ – das ist die Botschaft, die mit dem Schiff in die Köpfe der Menschen transportiert werden soll.² Der Bau des Urlaubskreuzers markiert – zumindest in der Vorstellung der Ost-Berliner Führung – das Ende der Nachkriegszeit und den Aufbruch in eine neue Ära des Wohlstands.

In aller Eile werden überall im Land kleine und große Schiffsmodelle aufgestellt, um die Menschen auf die Kreuzfahrtpäne einzustimmen. Presse und Rundfunk werben mit Sondersendungen für das Projekt. Auf Kneipentresen, in Werkskantinen und selbst in Taxis klappern die Spendenbüchsen. Die Bevölkerung soll das Geschenk selbst bezahlen, das ihr die Parteiführung macht. Kreuzfahrten für jene, die sich sonst nur einen Urlaub am heimischen Baggersee leisten können – das klingt verlockend. Wer nicht freiwillig spendet, wird von Partei und Gewerkschaft mit sanftem Druck auf seine staatsbürgerlichen Pflichten hingewiesen. Ein Großteil der 36 Millionen Mark, die das Schiff schließlich kostet, kann so zusammengebracht werden. Dennoch entziehen sich nicht wenige dem Zwang zur Solidarität. Über 13 Millionen Mark muss der FDGB, der die Kreuzfahrten vergeben soll, aus seiner Kasse beisteuern.³

In den Medien gilt die „Fritz Heckert“ als „Kind“ der Republik. Dass der geistige Vater dieses Kindes der Leiter der nationalsozialistischen Deutschen Arbeitsfront (DAF), Robert Ley, mit seinen „Kraft-durch-Freude“-Schiffen ist, wird verschwiegen. Nicht nur die Idee ist alt, sondern ebenso ihre Inszenierung. Selbst die Zeremonie zum Stapellauf der „Fritz Heckert“ stammt aus der Mottenkiste der Propaganda. 1937 taufte die Witwe des NSDAP-Funktionärs Wilhelm Gustloff den gleichnamigen KdF-Dampfer. 1960 ist es die greise Witwe

1 Neues Deutschland vom 15. und 20. 7. 1958.

2 Schreiben von Kurt Meier an Erich Engler vom 7. 1. 1959, SAPMO-BArch DY 34/37/99/716.

3 Präsidiumsvorlage der Abt. Bundesfinanzen des FDGB, 19. 2. 1962, SAPMO-BArch DY 34/24961.



Frisch gebügelt und über die Toppen geflaggt. Schiff und Mannschaft zwei Wochen vor der ersten Reise im Hafen von Wismar.

Quelle: Bundesarchiv, Burmeister, Bild 183-82264-0001

des kommunistischen Gewerkschafters Fritz Heckert, die zum Stapellauf nach Wismar bestellt wird. Von einer „roten KdF-Flotte“ spricht man in beiden Teilen Deutschlands – im östlichen allerdings nur hinter vorgehaltener Hand.

Am 12. April 1961 schießt die Sowjetunion mit Juri Gagarin den ersten Menschen ins Weltall. Drei Tage später folgt der nächste, etwas kleinere Triumph des Kommunismus: Die „Fritz Heckert“ ist klar zur ersten Reise. Ebenso wie der Stapellauf wird die Übergabe an den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB) mit Pauken und Trompeten gefeiert. „Dieses herrliche Schiff zeugt vom kühnen Vorwärtsschreiten der Werktätigen unserer Republik auf dem Wege zum Sieg des Sozialismus, zu Wohlstand, Glück und Frieden“, schallt es aus den Radioempfängern zwischen Rostock und Riesa – falls die nicht

gerade auf einen Westsender eingestellt sind. Die Werftarbeiter bekommen an diesem Tag ein besonders gutes Kantinenessen und mancher einen Orden. Das Stabsorchester der Volksmarine spielt die DDR-Hymne „Auferstanden aus Ruinen / Und der Zukunft zugewandt“ – nichts scheint die optimistischen Zeilen besser zu untermalen als das strahlend weiße Schiff, das sich in der Dünung der Wismarer Bucht wiegt.

Norbert Piehl, ein kräftiger 19-jähriger Schlosser aus Wismar, gehört zu den ersten Passagieren. Seinen Platz in einer Kabine auf dem Oberdeck hat er in einer Lotterie gewonnen. Noch heute erinnert er sich gern an die Jungfernfahrt nach Helsinki, Leningrad und Riga. „Für mich als Arbeiterkind war das ein unbedingter Luxus. Ich weiß nur, dass ich mich wie im Paradies fühlte. Was wir da geboten kriegten, das war einmalig.“ Vor allem das Essen beeindruckt ihn. Auf der Speisekarte stehen gefüllte Schweineröllchen auf Paprikakraut, Krebsfleischsalat „Kamtschatka“ und Känguruschwanzsuppe. Aus der ganzen DDR sind die besten Köche nach Wismar kommandiert worden, um auch im kulinarischen Bereich „Weltqualität“ abzuliefern. Im Unterhaltungsprogramm treten die „Vier Brummers“ aus Dresden auf und singen: „Unsere Braut ist die See / Ich schiffe mit dem FDGB“. Die Passagiere schlürfen Cocktails in der Milchbar und vergnügen sich beim Tontaubenschießen. „Wir waren zukunftsgläubig. Wir haben wirklich noch geglaubt, der Sozialismus ist die beste Gesellschaftsordnung auf diesem Erdball. In den Westen wollten wir nicht unbedingt“, berichtet Norbert Piehl im Rückblick.

Schon auf der Jungfernfahrt schlingert der ungünstig proportionierte Kahn allerdings so stark, dass auch dem gläubigsten Sozialisten zuweilen schlecht wird. Er „rollt“, wie es in der Seemannssprache heißt. Norbert Piehl erinnert sich: „An einem Tag hatten wir so um die neun oder zehn Grad Windstärke. Da schaukelte das Ding, da kriegten wir Angst ...“ Fachleute hatten den Einbau von Stabilisatoren empfohlen, aber für einen Import aus dem Westen fehlte das Geld. Schon bei der Probefahrt hatte Kapitän Willi Leidig „schlechte Manövriereigenschaften“ festgestellt und die Funk- und Radaranlage für mangelhaft befunden.⁴ Die Besatzung tauf das schwerfällige Schiff hinter vorgehaltener Hand in „Rollschinken“ um.

4 Maßnahmen für die Übergabe der „Fritz Heckert“, 19. 3. 1961, LA Greifswald GO IKL IV/7/212, Bl. 27.

Die Partei- und Gewerkschaftsfunktionäre sorgen sich indes weniger um die körperliche als um die ideologische Standfestigkeit der Passagiere. Mancher DDR-Bürger zeigt sich von den Kaufhäusern Helsinkis stärker beeindruckt als von den Denkmälern der Oktoberrevolution in Leningrad. Auch Norbert Piehl stellt Vergleiche an: „Da hast du den Motor nicht gehört in Helsinki vom Bus. Dass du gefahren bist, das hast du kaum mitgekriegt. Und in Leningrad, wenn der Bus durch ein Schlagloch fuhr, dann musstest du dich mit beiden Händen so richtig festklammern, sonst bist du mit dem Kopf oben gegen die Decke geknallt.“

Während auf der „Fritz Heckert“ Eiscreme in Schiffsform und dreierlei Gemüse serviert werden, geht es an Land weniger üppig zu. Selbst Butter und Milch sind in Folge der überstürzten Kollektivierung mancherorts Mangelware. Die 1958 angekündigte Wohlstandsoffensive ist gescheitert, die versprochenen Wunder sind ausgeblieben und der Flüchtlingsstrom erreicht einen neuen Höchststand. Ulbricht reagiert mit Härte. In der Nacht vom 12. zum 13. August 1961 sperren Nationale Volksarmee (NVA), Volkspolizei und die „Kampfgruppen der Arbeiterklasse“ die Berliner Sektorengrenze ab. Zunächst bleiben kleinere Schlupflöcher im Eisernen Vorhang. Drei Tage nach dem Mauerbau bricht die „Fritz Heckert“ erneut zu einer Ostseereise auf, bei der sie ein letztes Mal Stockholm anläuft. Ende August streicht der FDGB schließlich alle westlichen Häfen aus den Routenplänen. Angehörige der „Kampfgruppen“ erholen sich bei einer Kreuzfahrt nach Leningrad von ihrem Einsatz beim Mauerbau. Anfang Dezember 1961 wird die „Fritz Heckert“ an die Leine gelegt. Selbst hart gesottene DDR-Bürgern ist eine winterliche Ostseereise nicht zuzumuten, und die sonnigen Häfen des Mittelmeers sind nach dem Mauerbau in unerreichbare Ferne gerückt.

Dann geschieht etwas Unerwartetes: Am Morgen des 3. Januar 1962 heißt es wieder „Leinen los“ auf der „Fritz Heckert“. Mit 354 Passagieren an Bord sticht das Urlauberschiff in See. Es geht nach Conakry, der Hauptstadt des westafrikanischen Guinea. Hinter der Wahl des Reiseziels steckt politisches Kalkül. Die Strategen im Ost-Berliner Außenministerium hoffen seit längerem, die zwischen Ost und West lavierende Republik zur Aufnahme diplomatischer Beziehungen bewegen zu können. So sollen die bundesdeutsche Hallstein-Doktrin, die bislang die diplomatische Anerkennung der DDR verhindert, unterlaufen und die außenpolitische Isolation gelockert werden. Zudem will die

SED-Führung mit der Kreuzfahrt in die Tropen ihre – vorgebliche – Liberalität demonstrieren: Reisefreiheit de luxe für wenige Auserwählte. Wer jünger als 25 ist, bleibt von vornherein ausgeschlossen. Gerade diejenigen, die den größten Teil ihres Lebens unter kommunistischer Herrschaft verbracht haben, gelten als besonders unzuverlässig. Vor dem Auslaufen wird das Schiff nach „blinden Passagieren“ durchsucht.

Es ist kalt und nieselt, als die „Fritz Heckert“ das Fehmarn-Feuerschiff erreicht. Dann dreht sie nach Norden in Richtung Kattegat ab. Der kürzere Weg durch den Nord-Ostsee-Kanal darf nur noch mit einer Ausnahmegenehmigung benutzt werden. Die meisten Passagiere haben sich in die Aufenthaltsräume und ihre Kammern zurückgezogen. Im Hospital behandelt die Schiffsärztin Brigitte Janiak einige leichte Fälle von Seekrankheit. Die 30-Jährige arbeitet seit der ersten Reise auf der „Fritz Heckert“. In ihrer Kammer hat sie ein Kruzifix befestigt, in den Hafestädten geht sie zum Gottesdienst. Als „Genossin“ möchte sie nicht angesprochen werden, obwohl diese Anrede auf DDR-Schiffen unabhängig von der Parteimitgliedschaft üblich ist.

Im Restaurant balancieren die Stewards die Menüs zu den Tischen, im Maschinenraum mühen sich die Ingenieure mit der Antriebsanlage. Die technisch anspruchsvolle Kombination aus Dieselmotor und Gasturbine wird weltweit zum ersten Mal auf einem Passagierschiff eingesetzt. Auch sie soll das Weltniveau der DDR demonstrieren, aber jetzt versagt sie immer wieder und verursacht zudem einen Höllenlärm. In einem Gutachten heißt es: „Die Messwerte ergaben Schallintensitäten, die weit über den zulässigen Grenzkurven für den höchstzulässigen Lärm auf Schiffen [...] liegen.“⁵ Als besonders störanfällig haben sich die Gaserzeuger erwiesen, die die DDR für kostbare Devisen aus der Bundesrepublik importiert hat. Auch die Klimaanlage arbeitet laut und ineffektiv. Wenn der Warnemünder Entertainer Horst Köbber seine Shanties schmettert, muss sie ganz abgestellt werden. Frei atmen oder gut hören – beides zusammen geht auf der „Fritz Heckert“ nicht.

Im zweiten Deck richtet sich Ingeborg Friedrich, eine Ärztin aus Magdeburg, in ihrer Kammer ein. Während die Arbeiter die Reise zumeist als Auszeichnung von ihren Betrieben geschenkt bekommen haben, hat sie als Angehörige der „Intelligenz“ 2100 Mark für das Ticket bezahlen müssen. Den Friedrichs geht

5 Schreiben des Vertrauensmanns der Gewerkschaftsgruppe Maschine, 31. 7. 1961, LA Greifswald GO IKL IV/7/212, Bl. 74.

es materiell nicht schlecht. Sie fahren keinen Trabant, sondern einen komfortablen Škoda und verdienen gut. Seit dem Mauerbau suchen sie einen Weg, der geistigen und politischen Enge des SED-Staates zu entkommen. Karl Friedrich hat bereits kurz nach dem 13. August auf dem Frachter „Gera“ als Schiffsarzt angeheuert. Vielleicht, so hofft er, ergibt sich auf diesem Wege eine Gelegenheit zur Flucht. Die innerdeutsche Grenze wird von Tag zu Tag undurchdringlicher, schon hat es die ersten Toten gegeben. Die Fahrt nach Nordafrika scheint eine letzte Gelegenheit, die DDR vergleichsweise risikolos zu verlassen. Auf Höhe von Lissabon begegnet die „Fritz Heckert“ dem Frachtschiff „Gera“. Ingeborg Friedrich winkt zu ihrem Mann hinüber, den sie in der Dunkelheit zu erkennen glaubt. Aus einem Brief weiß er von ihrer Afrika-Reise.

Casablanca empfängt die Urlauber mit milden 15 Grad Celsius und einer bösen Überraschung. Willi Leidig, der Kapitän, gibt bekannt, dass die Weiterfahrt nach Conakry ausfällt, da die „Fritz Heckert“ dort – angeblich – kein frisches Trinkwasser bunkern kann. Stattdessen soll es nach Tunis gehen. Die erbosten Passagiere machen ihrem Ärger lautstark Luft, einige beginnen aus Protest gegen die Verkürzung der Reiseroute mit einer Unterschriftensammlung.⁶

Tatsächlich stecken hinter dem plötzlichen Kurswechsel außenpolitische und nicht hygienische Gründe, wie der Politoffizier auf beharrliches Nachfragen der Passagiere schließlich zugibt. Nicht nur die „Fritz Heckert“, sondern auch Bundespräsident Heinrich Lübke hat sich auf den Weg in das westafrikanische Land gemacht. Um diplomatische Verwicklungen zu vermeiden, hat Guinea kurzfristig den Besuch des ostdeutschen Schiffes untersagt. Der kleine Triumph, vor dem Staatsoberhaupt der Bundesrepublik Flagge zeigen zu können, bleibt der SED-Führung versagt.

Doch es kommt noch schlimmer für Ost-Berlin: 22 Passagiere und ein Schiffsingenieur setzen sich in Casablanca und bei einem Ausflug in die Hauptstadt Rabat von ihren Reisegruppen ab. Unter ihnen ist der DEFA-Regisseur Hans Busse, SED-Mitglied der ersten Stunde und lange Zeit von der Zukunft des Sozialismus überzeugt. Das politische Klima in der DDR empfindet der 42-Jährige, der außerordentlich gut verdient und Auto, Datsche und einen Reisepass besitzt, zunehmend als unerträglich. In Rabat nutzt er eine günstige

6 Bericht zweier Passagiere über ihre Reise mit der „Fritz Heckert“ nach Afrika, undatiert, SAPMO-BArch DY 30/IV 2/6. 11/80, Bl. 212.

Gelegenheit, um im Gassengewirr der Altstadt unterzutauchen. Bei sich trägt er 17 000 Mark (Ost) und 300 Mark (West). Auch Ingeborg Friedrich fragt sich in Casablanca zum bundesdeutschen Konsulat durch. „Die Aufnahme bei der Botschaft war großartig, unerhört verständnisvoll und hilfreich“, erinnert sich einer der Flüchtlinge.⁷

An Bord hat keiner von den Fluchtplänen des anderen gewusst. Zu groß war die Furcht, noch in letzter Minute unter besondere Bewachung genommen zu werden. Die meisten Flüchtlinge sind Anfang 30 und hoch qualifiziert, etliche Mediziner sind darunter. Noch am selben Abend werden sie nach Frankfurt am Main ausgeflogen und in das Notaufnahmelager Gießen gebracht. Dort bekommen sie Winterkleidung und etwas Geld. Auch Ingeborg Friedrichs Mann trifft kurz darauf in Gießen ein. Er hat die „Gera“ im englischen Bristol verlassen. Der Plan des Ehepaars ist aufgegangen. Freunde, Familie und der Škoda bleiben in der DDR zurück.

Nicht alle Flüchtlinge empfängt die Bundesrepublik mit offenen Armen. Hans Busse bleibt als langjährigem SED-Mitglied die Anerkennung als politischer Flüchtling – und damit die entsprechende finanzielle Unterstützung – versagt.

Unter den Funktionären an Bord der „Fritz Heckert“ ist die Stimmung nach der Massenflucht gedrückt. Die staatseigene Seereederei in Rostock reagiert hilflos. Per Funk weist sie an, „die politische Arbeit an Bord zu verstärken“.⁸ Vergeblich, denn am 15. Januar 1962 flüchten in Tunis zwei weitere Passagiere und die Schiffsärztin Brigitte Janiak.

Einige Tage kreuzt die „Fritz Heckert“ noch im Mittelmeer, dann geht sie auf Heimatkurs. In der Biskaya gerät das Schiff in schwere See. Bei Windstärke zehn zeigt sich: Das Urlauberschiff ist nicht für den harten Atlantikeinsatz geeignet. Fast einen Tag liegt die „Fritz Heckert“ manövrierunfähig in der tobenden See. Mit angelegten Rettungswesten drängen sich die verängstigten Passagiere in den Gängen. Kapitän Leidig fällt nach der Reise ein vernichtendes Urteil über das Schiff: eine „Fehlkonstruktion und für Hochseereisen völlig ungeeignet“.⁹

7 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24. 1. 1962.

8 Notiz des Leiters der Hauptverwaltung der Schifffahrt, 11. 1. 1962, BArchB DM 1/8749.

9 Aktennotiz der ZK-Abt. Gewerkschaften und Sozialpolitik, 30. 1. 1962, SAPMO-BArch DY 30/IV 2/6. 11/80, Bl. 161.

Unterdessen lädt das Bundesministerium für Gesamtdeutsche Fragen zu einer Pressekonferenz nach Bonn. Alle großen Zeitungen und Radiostationen haben Reporter geschickt. Durch die Berichte von Deutschlandfunk und RIAS spricht sich die Nachricht von der Massenflucht schnell auch in der DDR herum. Die SED-Führung schweigt. Die Reise hat im In- und Ausland deutlich gemacht, wie wenig das Regime auf die Loyalität selbst einstmals überzeugter Sozialisten und materiell gut gestellter „Intelligenzler“ zählen kann. Guinea hat Ost-Berlin die kalte Schulter gezeigt und der – angebliche – Luxusdampfer sich als Fehlkonstruktion erwiesen: ein Misserfolg auf der ganzen Linie. DDR-Bürger dürfen fortan nur noch in Ostblock-Häfen an Land gehen. Wagemutige flüchten dennoch im Bosphorus, in der Ostsee und in norwegischen Fjorden durch einen Sprung über die Reling. Die „Fritz Heckert“ bleibt störanfällig und verschlingt Subventionen in Millionenhöhe. Im Herbst 1970, nicht einmal zehn Jahre nach ihrer ersten Reise, wird sie außer Dienst gestellt. Einwände der Crew, die auf die zahlreichen Spenden aus der Bevölkerung hinweist, werden vom FDGB und der Seerederei übergangen. Resigniert schreibt ein Besatzungsmitglied an die Rederei: „... aber was hilft's, wir haben doch nicht die Macht.“¹⁰ Unter ökonomischen Gesichtspunkten ist die Stilllegung eine pragmatische Entscheidung. Im Hinblick auf die hochfliegenden Kreuzfahrtträume der späten fünfziger Jahre ist sie zugleich ein stillschweigendes Eingeständnis des Scheiterns.

10 Gedicht eines Besatzungsmitglieds, o. D. (ca. 1970), DSR-Archiv Rostock, ohne Signatur.

Die DDR im Blick

Ein zeithistorisches Lesebuch

Herausgeben von

Susanne Muhle, Hedwig Richter und Juliane Schütterle

im Auftrag der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur



METROPOL



ISBN 978-3-940938-04-6

© 2008 Metropol Verlag
Ansbacher Str. 70 · 10777 Berlin
www.metropol-verlag.de
Alle Rechte vorbehalten
Druck: Aalex Druck, Großburgwedel

Inhalt

Einleitung <i>von Susanne Muhle, Hedwig Richter und Juliane Schütterle</i>	11
Herrschaft im Alltag – Alltag der Herrschaft	17
MICHAEL BIENERT	
Wie demokratisch muss es aussehen? <i>Die SED und die Inszenierung der „Volkswahlen“ 1950 in der DDR</i>	19
MICHAEL PLOENUS	
Zweifelnde Hasen im ideologischen Pfeffer <i>Anmerkungen zum Pflichtstudium des Marxismus-Leninismus, seiner Tiefenwirkung und seinen Verfechtern</i>	29
TILMANN SIEBENEICHNER	
Vom Mythos einer kämpferischen Klasse <i>Die Kampfgruppen der Arbeiterklasse und „der Schutz der sozialistischen Errungenschaften“</i>	39
JULIANE SCHÜTTERLE	
Die toten Helden der Arbeit <i>Das Grubenunglück auf Schacht 250 im Uranerzbergbau Wismut am 16. Juli 1955</i>	51

Inhalt

RALPH KASCHKA

Oberbaukrise!

Die SED, die Deutsche Reichsbahn und das Gleisnetz der DDR

in den fünfziger Jahren 59

MICHAEL HEINZ

Die Geschichte der individuellen Kuh

Private landwirtschaftliche Produktion in der DDR 69

HEDWIG RICHTER

Rechtsunsicherheit als Prinzip

Die Herrnhuter Brüdergemeine und wie der SED-Staat seine

Untertanen in Schach hielt 77

DOROTHÉE BORES

„Wenn man ihn kalt stellt und ihn echt isoliert“.

Wolf Biermann als Mitglied des DDR-PEN 87

Aufbrüche und Ausbrüche 97

FABIAN KLABUNDE

Überreden als Strategie

Die Mauer war nicht genug 99

ANDREAS STIRN

Mit dem Rollschinken nach Utopia

Die „Fritz Heckert“ als sozialistisches Traumschiff und

realsozialistischer Albtraum 109

ANNA PELKA

Wie der Pop in den Osten kam

Mode in der DDR und in Polen in den sechziger Jahren 119

PETER WURSCI

„Mir ist so langweilig!“

Jugend, Alltag und die sozialistische Provinz 129

ANGELIKA ZAHN

Die Ruine der Dresdner Frauenkirche im Widerstreit

der DDR-Öffentlichkeit 139

DANIEL SCHWANE

Eine Geschichte des Scheiterns im Kalten Krieg

Das „Berliner Wirtschafts-Blatt“ und der West-Ost-Handel 149

Grenzüberschreitungen 157

SUSANNE MUHLE

Mit „Blitz“ und „Donner“ gegen den Klassenfeind

Kriminelle im speziellen Westeinsatz des

Ministeriums für Staatssicherheit 159

SVEN SCHULTZE

Auftrag „Grüne Woche“

Die Landwirtschaftsausstellung als Angelegenheit

deutsch-deutscher Systemkonkurrenz 169

PATRICIA F. ZECKERT

„Eine Versammlung von Sehnsucht“

Die Internationale Leipziger Buchmesse und die Leser in der DDR 179

JENS NIEDERHUT

„... das geistige Symbol der Einheit des deutschen Volkes“

1964 kamen in Weimar Wissenschaftler aus beiden Teilen

Deutschlands zusammen 189

Inhalt

UTA ANDREA BALBIER

„Flaggen, Hymnen und Medaillen“

*Die gesamtdeutsche Olympiamannschaft und die
kulturelle Dimension der Deutschlandpolitik* 201

SUSANNE TIMM

Vorherrschaft statt Solidarität

*Das Kinderheim Bellin für namibische Flüchtlingskinder
von 1979 bis 1990* 211

Reflexionen und Wahrnehmungen 219

JENS HÜTTMANN

So sah die DDR im Jahr 2000 einmal aus

*Mutmaßungen über die Zukunft der SED-Diktatur
in der Bundesrepublik vor 1989* 221

DANIEL FRIEDRICH STURM

Mailand statt Magdeburg

*Viele Westdeutsche zeigten wenig Interesse an der DDR. Von einer
staatlichen Einheit mochte die Politik nicht einmal mehr träumen* 229

KATHLEEN SCHRÖTER

„... reif für eine West-Mission“

Bildende Kunst aus der DDR in der Bundesrepublik Deutschland 239

JAN SCHEUNEMANN

„Laßt die Finger weg von der Parteigeschichte“

*Zur Darstellung der Arbeiterbewegung in den Heimatmuseen
der frühen DDR* 249

CHIARA MARMUGI

Wolf Biermann und sein Meister Brecht 261

Inhalt

UDO GRASHOFF

- Selbsttötung oder durch die Staatssicherheit verschleierter Mord?
Vier Beispiele aus den achtziger Jahren 269

BETTINA GREINER

- Der Preis der Anerkennung
Zur Erinnerungsliteratur über die Speziallagerhaft 281

NINA LEONHARD

- Gewinner und Verlierer der Vereinigung
Berufsbiografische Bilanzen zweier ehemaliger NVA-Offiziere 291

- Essay 301

RALPH JESSEN

- Eine Vorschau auf die Rückschau 303

- Abkürzungsverzeichnis 311

- Register 315

- Danksagung 319

- Die Autorinnen und Autoren 321