

---

# **BACHELORARBEIT**

---

**Die Infiltration der Besatzung auf der MS  
„Arkona“ durch das Ministerium für  
Staatssicherheit in der DDR**

**Farina Hüttner**

2013

---

# **BACHELORARBEIT**

---

## **Die Infiltration der Besatzung auf der MS „Arkona“ durch das Ministerium für Staatssicherheit in der DDR**

Autorin:  
**Farina Hüttner**

Studiengang:  
**Business Management**

Seminargruppe:  
**BM09w2-B**

Erstprüfer:  
**Prof. Dr. phil. Otto Altendorfer**

Zweitprüfer:  
**Dipl.-Ing. Philipp N. Neumayer**

Einreichung:  
Mittweida, 21.01.2013

---

**BACHELOR THESIS**

---

**The infiltration of the crew  
aboard the MS “Arkona” by the  
Ministry of State Security of the  
GDR**

author:  
**Farina Hüttner**

course of studies:  
**Business Management**

seminar group:  
**BM09w2-B**

first examiner:  
**Prof. Dr. phil. Otto Altendorfer**

second examiner:  
**Dipl.-Ing. Philipp N. Neumayer**

submission:  
Mittweida, 21/01/2013

## Bibliografische Angaben:

Hüttner, Farina:

### **Die Infiltration der Besatzung auf der MS „Arkona“ durch das Ministerium für Staatssicherheit in der DDR**

The infiltration of the crew aboard the MS “Arkona” by the Ministry of State Security of the GDR

2013 - 69 Seiten

Mittweida, Hochschule Mittweida, University of Applied Sciences,

Fakultät Medien, Bachelorarbeit, 2013

## **Abstract**

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Wirkungsweise geheimdienstlicher Kontrollmechanismen zur Überwachung von Kreuzfahrtschiffen in der DDR. Um eine Basis für eine Untersuchung zu schaffen, werden geschichtliche Grundlagen über die DDR-Urlauberschiffe und speziell die Historie der MS „Arkona“ die Rolle der Einführung in die Thematik übernehmen. Hiernach wird die Staatssicherheit der DDR in ihrer Einflussnahme auf die MS „Arkona“ untersucht. Dabei werden Wirkungszusammenhänge, Mechanismen und Strukturen der speziellen Sicherheitspolitik auf den Urlauberschiffen analysiert. Das Ziel ist es, einen Einblick in die Handlungsweise des Ministeriums für Staatssicherheit zu geben, um daraus konkrete Erkenntnisse über die Art und Weise der Überwachung und der Infiltration der Besatzung zu ziehen.

## **Vorwort**

Die Wahl des Themas der vorliegenden Bachelorarbeit ist von einer sehr persönlichen Motivation bestimmt. Als DDR-Kind in ihrer Hauptstadt Berlin geboren, sind meine Eltern im Herbst 1989 mit mir als Einjähriger auf dem Rücksitz eines Trabanten über die grüne Grenze geflohen. Ich bin in München aufgewachsen und danke meinen Eltern, insbesondere meiner Mutter, Dr. med. univ. Delia Grasberger, dass sie mir dieses Studium ermöglicht haben.

In dieser Themenwahl lag für mich die willkommene Möglichkeit, das Studienthema Tourismus mit meiner persönlichen Vergangenheit und Biografie zu verbinden. Ich hoffe damit einen bescheidenen Beitrag zur weiteren Aufarbeitung der DDR-Geschichte zu leisten, die erst begonnen hat.

Ich danke meinem Vater, Dr. phil. Dieter Püschel, der mir mit zahlreichen Hinweisen und Kritik bei dieser Arbeit geholfen, und mir vor allem auch die komplexe Welt der Devisenbeschaffung in der DDR erläutert und näher gebracht hat, in die die Urlauberschiffe integriert waren.

Mein Dank gilt weiterhin der BStU-Mitarbeiterin, Roswitha Loos, die mir unermüdlich dabei geholfen hat, mich durch die Aktenberge der Stasi-Unterlagenbehörde zu kämpfen. Besonders möchte ich mich bei Dr. Andreas Stirn bedanken, der mir persönlich Mut gemacht hat und dessen Pionierarbeit über die Urlauberschiffe der DDR eine umfassende inhaltliche Vorarbeit für diese Arbeit gebildet hat. Zum Schluss möchte ich mich bei Professor Dr. phil. Otto Altendorfer und Dipl.-Ing. Philipp Neumayer bedanken, die meine wissenschaftliche Arbeit betreut haben.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abstract</b> .....	<b>IV</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>V</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>VII</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>XI</b>
<b>1 Einführung</b> .....	<b>1</b>
1.1 Untersuchungsgegenstand.....	1
1.2 Methodik.....	2
<b>2 Die MS „Arkona“ als Urlauberschiff der DDR</b> .....	<b>3</b>
2.1 Zur Vorgeschichte und Historie der MS „Arkona“.....	3
2.2 Die Schiffsübernahme von 1985.....	6
2.3 Die MS „Arkona“ unter der Flagge der DDR von 1985-1990.....	10
<b>3 Die Staatssicherheit und ihr Einfluss auf die MS „Arkona“</b> .....	<b>17</b>
3.1 Geheime Richtlinien zu Sicherheitsüberprüfungen.....	17
3.2 Die Sicherheitsbestimmungen für Besatzungsmitglieder.....	30
3.3 Die Indienststellung aller Besatzungsgruppen in chronologischer..... Reihenfolge.....	35
3.4 Inoffizielle Mitarbeiter innerhalb der Besatzung.....	40
<b>4 Fazit</b> .....	<b>50</b>
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>XII</b>
<b>Eigenständigkeitserklärung</b> .....	<b>XV</b>

---

## Abkürzungsverzeichnis

### A

**AIM**

Archivierter IM-Vorgang bzw. archivierter IM-Vorlauf

**AKG**

Auswertungs- und Kontrollgruppe (Stabsorgan des Leiters einer Bezirksverwaltung, einer Hauptabteilung oder einer selbstständigen Abteilung im MfS)

### B

**BRD**

Bundesrepublik Deutschland

**BStU**

Die Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik

**BV**

Bezirksverwaltung

### D

**DAL**

Deutsche Afrika-Linien

**DDR**

Deutsche Demokratische Republik

**DSR**

Deutsche Seereederei Rostock (Abteilung Hafen)

**DSRK**

Deutsche Schiffs-Revision und -Klassifikation GmbH (ab 1973: DDR-Schiffs-Revision und -Klassifikation GmbH)

**DVP**

Deutsche Volkspolizei (DDR)

### F

**FDGB**

Freier Deutscher Gewerkschaftsbund

**FDJ**

Freie Deutsche Jugend (DDR, staatstreue Jugendorganisation)

**G****GD**

Generaldirektor

**GMS**

Gesellschaftlicher Mitarbeiter für Sicherheit (MfS, besondere Form der inoffiziellen Zusammenarbeit)

**H****HA**

Hauptabteilung (selbstständige Dienstleistung des MfS)

**HADAG**

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG

**HDW**

Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH

**I****IM**

Inoffizielle Mitarbeiter

**IMS**

Inoffizieller Mitarbeiter zur Sicherung - und Durchdringung eines Verantwortungsbereiches

**K****KSH**

Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft (Sitz: Rostock)

**M****MfS**

Ministerium für Staatssicherheit

**MS**

Motorschiff

**N****NSW**

Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet



**O****OPK**

Operative Personenkontrolle (MfS, konspirativer Vorgang zur Aufklärung und Überwachung von Personen, meist angelegt bei Verdacht auf politisch nicht konformes Verhalten bzw. zur Überprüfung von Funktionären, auch Vorlauf für eine inoffizielle Tätigkeit in der Auslandsspionage)

**OV**

Operativer Vorgang (konspiratives Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt oder Personen, die nach der DDR-Gesetzgebung eine Straftat begangen hatten oder dies beabsichtigten, Anlass war oft schon nicht-konformes politisches Verhalten)

**R****Rst.**

Rostock

**S****SAPMO-BArch**

Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv

**SC**

Schiffskommerz

**SED**

Sozialistische Einheitspartei Deutschlands

**SEZ**

Sport- und Erholungszentrum Berlin

**Stasi**

Staatsicherheit(sdienst) (ugs. für MfS)

**SW**

Sozialistisches Wirtschaftsgebiet

**U****UdSSR**

Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

**V****VE**

Versorgungseinrichtung

**VEB**

Volkseigener Betrieb (DDR, Staatsbetrieb, im Unterschied zu privaten und genossenschaftlichen Betrieben)

**Z****ZAIG**

Zentrale Auswertungs- und Informationsgruppe des MfS (1965 gebildet, Stab des Ministers)

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiffsübergabe an die DDR, v.l.: GD KSH Maul, DAL v. Rantzau, GD SC Junge <sup>1</sup> .....	10
Abbildung 2: "Die MS „Arkona“, Heimathafen Rostock, im ewigen Eis." <sup>2</sup> .....	16
Abbildung 3: Kapitän Karl-Heinz Hübscher auf der Brücke der MS "Arkona" v. 15.10.1985 <sup>3</sup> .....	39

---

1 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2512, Bl. 2/9.

2 Bröking, 2001, S. 36.

3 Link, 1985, Bild 183-1985-1015-020.



# 1 Einführung

## 1.1 Untersuchungsgegenstand

Diese Arbeit untersucht die Herangehensweise des Ministeriums für Staatssicherheit, kurz MfS genannt, zur Kontrolle der DDR-Urlauberschiffe am Beispiel der Besatzung auf der MS „Arkona“. Um die Handlungsweise des MfS zu verstehen, gilt es zwischen verschiedenen Handlungsebenen zu unterscheiden. Zum einen wird der Weg betrachtet, über den geheime Richtlinien und ministerielle Sicherheitsbestimmungen bei der Auswahl, Zusammenstellung und Kontrolle der Besatzung gewirkt haben. Hierbei handelt es sich um interne Dokumente des MfS, die sicherheitspolitische Voraussetzungen beinhalten, die als Richtlinien dokumentiert an deren Mitarbeiter herausgegeben wurden. Zugleich handelt es sich um Bestimmungen, die sicherheitspolitische Anforderungen für Besatzungsmitglieder festgelegt haben. Diese strukturelle Einflussnahme wird in dieser Arbeit als *offizieller* bzw. *bürokratischer* Weg des MfS angesehen. Es werden Maßnahmen untersucht und beleuchtet, die sicherheitspolitisch und organisatorisch im Vorfeld und an Land vorgenommen wurden. Zum anderen wird die sogenannte *inoffizielle* Ebene beleuchtet, bei der es sich um den Einsatz inoffizieller Mitarbeiter handelt, welche sowohl innerhalb der Führungsgruppe, als auch unter der einfachen Besatzung im Dienst des MfS standen. In diesem Fall handelt es sich um *Personen* und deren *Handlungen*, die direkt vor Ort auf den Schiffen bzw. in deren Zielhäfen Einfluss auf die Besatzung und die Reisenden sowie deren Stimmung nahmen und darüber Informationen lieferten.

Somit untersucht diese Arbeit am Beispiel der „Arkona“ die Wirkungsweise geheimdienstlicher Kontrollmechanismen zur Überwachung von DDR-Urlauberschiffen und ihrer Grenzen.

## 1.2 Methodik

Grundlegend für die Analyse der Handlungsweise des MfS in Bezug auf den *offiziellen* Weg und die inoffiziellen Mitarbeiter sind die Originalakten im Bestand der *Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik*, kurz Stasi-Unterlagen-Behörde oder BStU genannt, welche im Berliner Archiv eingesehen werden können. Obwohl der Aktenbestand inzwischen zu einem beachtlichen Papierberg angewachsen ist, befindet sich die geschichtliche Aufarbeitung der Deutschen Demokratischen Republik noch in ihren Anfängen, und auch die Akten des MfS sind noch nicht vollständig zusammengesetzt und ausgewertet. Bei den bisher verfügbaren Akten handelt es sich um interne Richtlinien und Dienstanweisungen, aber auch vertrauliche Schreiben und Protokolle sowie Berichte von inoffiziellen Mitarbeitern, kurz IM, an ihre Vorgesetzten. Die Auswertung dieser Dokumente bildet die Grundlage der Methodik dieser Arbeit, sie wird ergänzt durch die Kenntnisnahme, Sichtung und Wertung der Sekundärliteratur, die zu diesem Thema zur Verfügung stand. Von grundlegender Bedeutung für diese Arbeit ist die Dissertation von Dr. Andreas Stirn, die unter dem Titel „Traumschiffe des Sozialismus – Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953-1990“ als erste umfassende Aufarbeitung der DDR-Urlauberschiffe 2011 erschienen ist. Dieses umfassende Werk dient dazu, die Geschichte sowie politische und ökonomische Zusammenhänge im Ganzen zu erfassen, und es wurde teilweise als Basis weiterer Literaturrecherche genutzt. Was das Thema dieser Arbeit betrifft, ist allerdings zu sagen, dass es sich hier um eine Weiterführung des betreffenden sicherheitspolitischen Themas und dessen Verständnis handelt. Weitere Literatur zur Geschichte der MS „Arkona“ sowie diverse Medienberichte und Begriffserklärungen stammen aus dem Bestand der Bayerischen Staatsbibliothek in München.

---

## 2 Die MS „Arkona“ als Urlauberschiff der DDR

### 2.1 Zur Vorgeschichte und Historie der MS „Arkona“

*„Die Idee des Urlauberschiffes war aus einer existenziellen Krise der SED-Herrschaft geboren.“<sup>4</sup>*

Am 17. Juni 1953 gingen große Teile der Arbeiterschaft in vielen Bezirken der DDR auf die Straßen, um gegen die verordneten Normerhöhungen des sogenannten *Neuen Kurses* der SED zu protestieren.<sup>5</sup> Obwohl die SED-Führung noch am gleichen Tag Vorsorge gegen die Ausweitung der Proteste traf, kam die Rücknahme der Normerhöhung zu spät.<sup>6</sup> Erst durch den Einsatz sowjetischer Panzertruppen gelang es, die Lage unter Kontrolle zu bringen.<sup>7</sup> Für die SED-Führung war nach dieser Schockerfahrung klar, dass ihr Machterhalt ohne die spürbare Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen nicht zu gewährleisten war, da die politischen Forderungen nach einem Rücktritt der Regierung und nach freien Wahlen die Parolen dominierten.<sup>8</sup>

Auf einem kleinen undatierten Notizzettel, der mit großer Wahrscheinlichkeit nach dem 17. Juni entstand, fand sich eine Ideenskizze, die dem Ziel der Erhöhung des Lebensstandards der Werktätigen aus Sicht eines ihrer führenden Repräsentanten dienen sollte:

---

4 Stirn, 2011, S. 39.

5 Vgl. Jänicke, 1975, S. 148-152.

6 Vgl. Buchheim, 1990, S. 430.

7 Vgl. Keuper et al., 2010, S. VI.

8 Vgl. Wengst, 1993, S. 280.

*„Ein Ferienschiff des FDGB bauen, 2-3000 Tonnen, für ca. 200 Fahrgäste (die jeweils besten Arbeiter – Auswahl)  
Name 'Aktivist'  
14-Tagefahrten in der Ostsee (im Sommer 7-8 Fahrten) mit 1 Tag in Leningrad, dort geschlossene Rundfahrt mit Besichtigung der 'Aurora', des Winterpalastes usw., vielleicht auch Anlauf in Riga u.a.  
Für den Bau: Die Initiative der Arbeiter organisieren!“<sup>9</sup>*

Verfasser war Herbert Warnke, Chef des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes, kurz FDGB, der an der Spitze der Interessenvertretung der Arbeiterklasse stand und eine gewisse private Neugier an dem Projekt zeigte<sup>10</sup>. Warnke war ein gebürtiger Hamburger. Er hatte bei *Blohm und Voß AG* als Nieter gelernt und war dort zum Betriebsratsvorsitzenden der Werft aufgestiegen. Von 1933-1935 war er Sekretär der roten Gewerkschafts-Internationale in Saarbrücken und Paris. Gut verständlich, dass ein gelernter Gewerkschafter, der dem kommunistischen Dachverband der Gewerkschaften vorstand, in der DDR die Gelegenheit gekommen sah, endlich ein „Ferienschiff des FDGB [zu] bauen“<sup>11</sup>. Nicht nur für ihn hätte sich damit ein Traum verwirklicht. Es gehört zur Ironie der Geschichte, dass sich der Traum eines engagierten, in die Nomenklaturen der DDR aufgestiegenen Gewerkschafter nicht erfüllen sollte. Ein Schiff, das der Gewerkschaft der DDR gehört hat, wurde nicht gebaut. Erst im Frühjahr 1960, sieben Jahre nach der Revolte der Arbeiter gegen den Parteistaat der SED, wurde die neu erworbene „Völkerfreundschaft“, das erste Urlauberschiff der DDR, von Rostock mit 534 „Bestarbeiter[n] und Aktivisten“<sup>12</sup> auf eine Reise durch das Mittelmeer geschickt. Die Finanzierung war aus dem Staatshaushalt der DDR erfolgt, die näheren Umstände, unter denen das Schiff ausgewählt und angekauft wurde, sind unklar.<sup>13</sup>

Um in Westdeutschland in den achtziger Jahren speziell in der hamburgischen Werftindustrie Arbeitsplätze zu sichern, um den Niedergang der Hamburger Staatsreederei HADAG Seetouristik und Fährdienst GmbH zu

---

9 SAPMO-BArch NY 4182/965, Bl. 186, Vorschlag Herbert Warnkes für den Bau eines FDGB-Urlauberschiffes, undatiert, zitiert nach Stirn, 2011, S. 38.

10 Vgl. Stirn, 2011, S. 38.

11 SAPMO-BArch NY 4182/965, Bl. 186, zitiert nach Stirn, 2011, S. 38.

12 Tribüne v. 24.12.1959, S. 7; für die Zahl: Tribüne v. 09.03.1960, S. 2, zitiert nach Stirn, 2011, S. 102.

13 Vgl. Stirn, 2011, S.94.



verhindern, wurde am 29. Februar 1980 mit dem Bau eines Kreuzfahrtschiffes begonnen, in dessen Finanzierung wegen fehlender Gelder viele unterschiedliche Firmen wie beispielsweise Tchibo oder die Hamburger Zigarettenfirma Reemtsma als Anteilseigner eingestiegen sind.<sup>14</sup> Das Schiff sollte als weltweites Ideal für die Leistungsstärke deutscher Seefahrt gelten.<sup>15</sup> Benannt wurde das Schiff, hier ist sich die Literatur nicht einig, entweder nach der damaligen bundesdeutsch bekanntesten Zigarettenmarke „Astor“<sup>16</sup>, oder nach dem deutschen Auswanderer *Johannes Jakob Astor*, der in Amerika eine eigene Segelschiffsflotte für seinen Exporthandel baute und bei seinem Tod im Jahre 1848 in New York mit einem Vermögen von über 200 Millionen Dollar als reichster Mann Amerikas geschätzt wurde<sup>17</sup>.

Gebaut wurde die MS „Astor“ im Jahr 1981 von der Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH, kurz HDW. Ein Jahr nach der ersten Probefahrt bot die Reederei dem Fernsehproduzenten der ZDF-Serie *Traumschiff* an, ihre zweite Reihe der Serie auf der „Astor“ zu drehen.<sup>18</sup> Grund hierfür war die zu geringe Auslastung des Schiffes, wodurch die „Astor“ die erstrebte Rentabilität nicht erreichte und keine schwarze Zahlen schrieb.<sup>19</sup> Mit den Dreharbeiten des *Traumschiffes* hoffte der HADAG-Chef Jens F. K. Jacobsen auf mehr Werbung und dadurch auf eine höhere Auslastung. Zwar erreichte er durch den Filmdreh einen sehr hohen Prestigegewinn, die Millionenverluste blieben aber, woraufhin sich die HADAG von ihrem Chef und ihrem Finanzchef trennte<sup>20</sup>. Die Verlustfeststellung belief sich auf ein Defizit von über 50 Millionen Mark, die der ehemalige HADAG-Chef mit der „Astor“ gemacht hatte.<sup>21</sup> Das Schiff wurde daraufhin an die South African Marine Corp. Ltd., kurz Safmarine, nach

---

14 Vgl. Peters, 2006, S. 273.

15 Vgl. Bröking, 2007, S. 106.

16 Vgl. Peters, 2006, S. 273.

17 Vgl. Bröking, 2007, S. 23.

18 Vgl. ebenda, S. 108-109.

19 Vgl. ebenda, S. 33.

20 Vgl. ebenda.

21 Vgl. ebenda.

Kapstadt verkauft.<sup>22</sup> Das Kreuzfahrtschiff fuhr nur ein Jahr für die Reederei Safmarine<sup>23</sup>, dann bestellte sich Südafrika bei der HDW eine neue „Astor“ und verkaufte folglich das alte Schiff<sup>24</sup>. Schon im April 1985 kam es zu diversen Spekulationen, wohin die alte Hamburgerin verkauft werden sollte. Der Tagesspiegel setzte auf einen Verkauf an die Sowjetunion<sup>25</sup>, wohingegen die Bild-Zeitung eher auf die *sogenannte DDR* spekuliert hat<sup>26</sup>. Sogar noch im Juni 1985 hat der Tagesspiegel die Sowjetunion als wahrscheinlicheren Handelspartner gesehen und angenommen, dass die DDR „Strohmann für ihren großen Freund spielt und das 'Traumschiff' nach Odessa oder Leningrad [Sankt Petersburg, F. H.] weiterreicht“<sup>27</sup>. Für den Tagesspiegel war klar, dass die devisenschwache DDR keine Mittel für die „Astor“ würde aufbringen können, um die alte „Völkerfreundschaft“ zu ersetzen.<sup>28</sup>

## 2.2 Die Schiffsübernahme von 1985

Aus einem Schreiben vom 24.04.1985 von Alexander Schalck-Golodkowski, dem damaligen Staatssekretär im Ministerium für Außenhandel, an MfS-Minister Mielke geht hervor, dass Erich Honecker Schalck-Golodkowski im März 1984 die Vollmacht gab, die „Astor“ für den FDGB-Ferienst zu erwerben.<sup>29</sup> Aus einer Information an alle Abteilungsleiter, die erst am 30.08.1985 herausgegeben wurde, zeigt sich, dass der Kaufvertrag zwischen der DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG und dem volkseigenen Außenhandelsbetrieb des Kombines Seeverkehr und Hafengewirtschaft Rostock schon am 18.03.1985 geschlossen wurde.<sup>30</sup> Innerhalb des Ministeriums für Staatssicherheit und den mitarbeitenden Betrieben zur Wartung und Betreuung des Schiffes hatten nur

---

22 Vgl. Bröking, 2007, S. 109.

23 Vgl. ebenda, S. 41.

24 Vgl. ebenda, S. 109.

25 Vgl. Tsp, 1985, S. 30.

26 Vgl. Bild-Zeitung v. 18.04.1985, S. 24, zitiert nach Stirn, 2011, S. 613.

27 Schleinitz, 1985, S. 38.

28 Vgl. ebenda.

29 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 1, Abschrift eines Briefes von Alexander Schalck-Golodkowski an Minister Erich Mielke v. 24.04.1985.

sehr wenige Personen Kenntnis von dessen Ankauf und Planung. Gründe für die strenge Geheimhaltung in der Endphase des *Kalten Krieges* gab es genug. Aus einem Aktenvermerk des Leiters der Abteilung Hafen geht hervor, dass acht Personen Wissen von der Konzeption der Indienststellung hatten<sup>31</sup>, allerdings gab es darüber hinaus einen weiteren Personenkreis, der ebenfalls Kenntnis davon hatte. Neben Alexander Schalck-Golodkowski, Günther Mittag, Erich Mielke, dem Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker, dem FDGB-Vorsitzenden Harry Tisch<sup>32</sup> und dem Generaldirektor Schiffscommerz Klaus Dieter Junge, gehörten auch Arthur Maul, Generaldirektor des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Siegfried Wasserfurth, Direktor der Flotteninstandhaltung des KSH, Günther Bossow, Hauptdirektor der Schiffsklassifikationsgesellschaft DSRK, Gerd Haussmann, Direktor des Seefahrtsamtes und Klaus Wenzel, Direktor des Hotels *Neptun* in Warnemünde und ehemaliger Chefsteward auf der „Völkerfreundschaft“ dazu. Aus dem Aktenvermerk geht auch hervor, dass die Beratungen unter strikter Geheimhaltung abgehalten worden sind. Diesem Umstand geschuldet sollten alle Angelegenheiten der „Astor“ nur unter der Bezeichnung *Objekt A* laufen.<sup>33</sup>

Sowohl der Ankauf als auch der spätere Flaggenwechsel der „Astor“ wurde dadurch erschwert, dass die DDR aus politisch-motivierten Gründen keinen direkten Handel mit dem Apartheid-Regime Südafrikas, also mit der Reederei Safmarine, unterhielt. Dennoch war zu diesem Zeitpunkt die „Astor“ das einzige Schiff, das den Vorstellungen der DDR bzw. deren eingeweihten Politikern und Genossen entsprach. Zum einen konnte das Schiff mit günstigen Krediten aus dem innerdeutschen Handel finanziert werden<sup>34</sup>, indem die DDR ein Transithandelsgeschäft<sup>35</sup> in die Wege leitete. Zum anderen verfügte, laut

30 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 67, Leiterinformation von Oberstleutnant Jahr v. 30.08.1985.

31 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 9-10, Aktenvermerk von Oberstleutnant Jahr v. 15.05.1985.

32 Harry Tisch war von 1975 bis 1989 Nachfolger von Herbert Warnke als Vorsitzender des FDGB.

33 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 9-10, Aktenvermerk von Oberstleutnant Jahr v. 15.05.1985.

34 Vgl. Bröking, 2007, S. 52-53.

35 Vgl. Deutscher Bundestag, Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.), 1994, S. 225, Transithandelsgeschäfte waren Geschäfte, bei denen westdeutsche Unternehmen Waren im Ausland

einer Marktanalyse, „die 'Astor' [...] als einziges Objekt über die erforderlichen optimalen technischen Kapazitätsparameter in betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht“<sup>36</sup>. Diese Marktanalyse hatte Schalck-Golodkowski im Januar 1985 formal in Auftrag gegeben und am gleichen Tag erhalten. So kann davon ausgegangen werden, dass Schalck diesen Auftrag zur Sondierung des Marktes inoffiziell weit früher gab. Das war auch allein deswegen vonnöten, weil die „Völkerfreundschaft“ überaltert war und aufgrund dessen verkauft werden musste.<sup>37</sup>

Um so das auserwählte Schiff erwerben zu können und zugleich ein Geschäft mit Safmarine zu umgehen, inszenierte die DDR ein Transithandelsgeschäft mit der westdeutschen Firma Deutsche Afrika-Linien, deren Tochterfirma Deutsche West-Afrika-Linie das Schiff aus Südafrika kaufte<sup>38</sup>. In einem Schreiben des Leiters der Auswertungs- und Kontrollgruppe der Bezirksverwaltung Cottbus an die Abteilung der Zentralen Auswertungs- und Informationsgruppe in Berlin ist zwar von einer „BRD-Scheinfirma“<sup>39</sup> die Rede, allerdings pflegte der Außenhandelsvertrieb Schiffskommerz schon seit längerem Geschäftsbeziehungen zur hamburgischen Reederei DAL<sup>40</sup>. Trotzdem war dieses Geschäft eine *Scheinübergabe*, wie es auch die Hauptabteilung XIX, Abteilung II/2 betitelte.<sup>41</sup> Die DDR erwarb die „Astor“ scheinbar von einer westdeutschen Firma und hatte somit offiziell keinen Kontakt nach Südafrika. Aus Sicht der Politik waren Geschäfte mit dem *Klassenfeind* offensichtlich unverfänglicher als der Handel mit dem Apartheids-Regime, weil erstere auch im Alltag der DDR als Intershops, Interhotels usw. für jeden ihrer Bürger erkennbar

erwarben und in die DDR veräußerten oder Waren in der DDR kauften und sie ins Ausland transportierten.

36 BArch, DL 2/KoKo, Nr. 1240, Bl. 302, Handschriftliche Notiz von Alexander Schalck-Golodkowski auf einer Information zum Erwerb der „Astor“ v. 04.02.1985, zitiert nach Stirn, 2011, S. 616.

37 Vgl. Stirn, 2011, S. 553.

38 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 9, Vermerk von Major Lampe zum Reparaturvertrag und zur Übernahme der „Astor“ v. 30.07.1985.

39 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 47, Schreiben von Oberstleutnant Masula, Leiter der AKG zum angeblichen Ankauf der „Astor“ über eine „BRD-Scheinfirma“ v. 22.08.1985.

40 Vgl. Stirn, 2011, S. 618.

41 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 9, Die HA XIX war zuständig für die Absicherung aller Bereiche des Verkehrswesens, Abteilung II umfasste dabei die zivile Luftfahrt, den Seeverkehr und die Binnenwasserstraßen.

waren. Aus ökonomischer Sicht bildeten diese Institutionen, die das Vorhandensein zweier Währungen in *einem* Land markierten, das Modell für den Betrieb der Urlauberschiffe. So sah auch schon Schalck-Golodkowski in seinem Brief an Mielke vor, dass „der Betrieb des Schiffes [der MS „Arkona“, F. H.] nach den Grundprinzipien wie Interhotel bzw. Palast der Republik und Sport- und Erholungszentrum, Berlin, geführt wird, [...]“<sup>42</sup>. Ein gravierender Unterschied zum Vorbild der Interhotels und Intershops bestand allerdings darin, dass auf der „Arkona“ ausschließlich nur mit der DDR-Mark gezahlt werden durfte.<sup>43</sup> Welche Rolle die Tatsache bei der Entscheidung gespielt haben mag, dass mit der „Astor“ das ehemalige Traumschiff des ZDF für die DDR erworben wurde, ist nicht bekannt. Vertraglich wurde festgelegt, dass die DDR nicht mit dem alten Namen „Astor“ Werbung machen durfte.<sup>44</sup>

Trotz der strengen Geheimhaltungsvereinbarung wurde schon Mitte August sowohl der Kauf als auch der zukünftige Name der „Astor“ in den westdeutschen Medien bekannt.<sup>45</sup> Kurioserweise zeigt das Schreiben des Leiters der AKG, Bezirksverwaltung Cottbus an die Abteilung ZAIG in Berlin vom 22.08.1985, dass selbst nach dieser Medienveröffentlichung nur bedingt an deren Wahrheitsgehalt geglaubt wurde.<sup>46</sup> Erst zur Übergabe der „Astor“ von der DAL an die DDR am 29.08.1985 wurde der Kauf offiziell in Anwesenheit von zwei Pressefotografen besiegelt.<sup>47</sup> Damit wurde aus der „Astor“ die „Arkona“, die von nun an unter der DDR-Flagge mit Heimathafen Rostock als *Traumschiff* realsozialistischer Prägung über die Weltmeere fuhr.

---

42 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 1, Abschrift eines Briefes von Alexander Schalck-Golodkowski an Minister Erich Mielke v. 24.04.1985.

43 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 88, Grundsatz-Schiffschartervertrag zwischen dem VEB Deutfracht/Seereederei und dem Bundesvorstand des FDGB v. 07.10.1985.

44 Vgl. Hkl, 1985, S. 3.

45 Vgl. ebenda, S. 3.

46 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 47, Schreiben von Oberstleutnant Masula, Leiter der AKG zum angeblichen Ankauf der „Astor“ über eine „BRD-Scheinfirma“ v. 22.08.1985.

47 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 67, Leiterinformation von Oberstleutnant Jahr v. 30.08.1985.

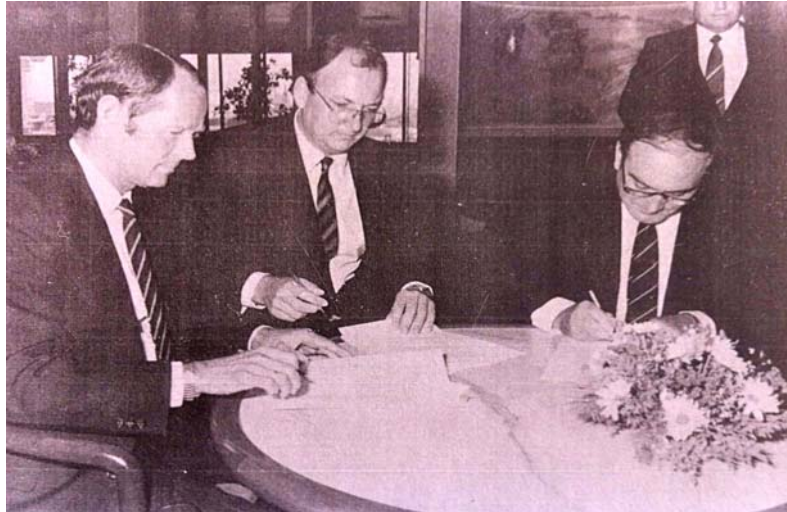


Abbildung 1: Schiffsübergabe an die DDR, v.l.: GD KSH Maul, DAL v. Rantzau, GD SC Junge

## 2.3 Die MS „Arkona“ unter der Flagge der DDR von 1985-1990

Zu Beginn dieses Kapitels sollten ein paar Begriffe näher erläutert werden. Das Wort *Kader* stand in der DDR im Allgemeinen für *Personal*. Jeder Betrieb bzw. eine jede Institution verfügte daher über eine *Kaderabteilung*, der ein sogenannter *Kaderleiter* vorstand. Als *Reisekader* wurden speziell Personen bezeichnet, die die Erlaubnis hatten, ins nicht-sozialistische Wirtschaftsgebiet zu reisen, was in die, jeden DDR-Bürger begleitende, *Kaderakte* vorsorglich Eingang fand. Da es sich in dieser Arbeit allerdings ausschließlich um das Schiffspersonal der Urlauberschiffe handelt, wird der Begriff *Reisekader* zur Vereinfachung mit dem Begriff der Besatzungsmitglieder gleichgesetzt. Im Kaderbereich wurde zwischen Auswahl und Bestätigung unterschieden. *Bestätigen* heißt hierbei, dass diese Person sowohl nach soziologischen, als auch nach psychologischen Gesichtspunkten, wie zum Beispiel der Elternbindung, überprüft wurde<sup>48</sup>.

---

48 Kapitel 3.1 Geheime Richtlinien zu Sicherheitsüberprüfungen, S. 23f.

Obwohl die offizielle Übergabe der ehemaligen „Astor“ im August 1985 stattfand, waren zuvor schon verschiedene Gruppen von Besatzungsmitgliedern auf das Schiff geschickt worden, um dieses vor der Inbetriebnahme besser kennenzulernen. Zuerst wurde der engere Schiffsrat und eine 60 Mann starke Besatzung bestätigt.<sup>49</sup> Der Politoffizier, der der militärischen Bezeichnung entsprechend auch dem engeren Schiffsrat angehörte, sollte während der notwendigen Wertzeit noch nicht mit an Bord gehen und wurde somit erst später bestätigt.<sup>50</sup> Die genauen Indienststellungsdetails der Besatzungsmitglieder werden später behandelt.<sup>51</sup>

Die für die Rekrutierung zuständigen Einrichtungen, also die Deutfracht/Seereederei Rostock, sowie die zentralen Gästehäuser des Ministerrates, andere Zentrale Heime und Interhotels haben Service- und Wirtschaftspersonal vorgeschlagen<sup>52</sup>, das MfS hat jeden Kadervorschlag erst noch final bestätigen müssen<sup>53</sup>. Einen guten Einblick in diese Arbeitsweise geben die Kaderlisten in den Originalakten der BStU. Hier kann man sehen, dass die Einrichtungen bzw. die zuständigen Kreisdienststellen die Mitarbeiter *genehmigen*, dass die Hauptabteilung XX/I<sup>54</sup> des MfS aber nach einer Überprüfung entweder abgel. (für abgelehnt) oder best. (für bestätigt) hinter die Namen gesetzt hat<sup>55</sup>, sich also die letzte Entscheidung vorbehielt.

---

49 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 13, Aktenvermerk von Oberstleutnant Jahr über eine Beratung zur Vorbereitung der Indienststellung von Objekt A v. 15.05.1985.

50 Vgl. ebenda.

51 Kapitel 3.3 Die Indienststellung aller Besatzungsgruppen in chronologischer Reihenfolge, S. 35.

52 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 12.

53 Vgl. ebenda, Bl. 13.

54 Die HA XX Abteilung I war zuständig für die operative Sicherung von zentralen Objekten und Einrichtungen des Ministerrates.

55 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 42-44, Aufklärungsschreiben der HA PS über 19 aufgeklärte gastronomische Personale v. 31.07.1985, Die HA Personenschutz war zuständig für den physischen Schutz führender Repräsentanten und deren ausländische Gäste, sowie für die Sicherung von Objekten, Fahrten, Veranstaltungen und Reisen vorzunehmen, Die HA XX Abteilung II war mit der Sicherung der Volksbildung und der Durchsetzung staatlicher Jugendpolitik betraut.

Die Auswahl des Reisekadets wurde für das MfS im Laufe der folgenden fünf Jahre bis zu seinem erzwungenen Ende 1989 sehr wichtig, da schon von den beiden früheren Schiffen, der „Fritz Heckert“ und der „Völkerfreundschaft“ sowohl Passagiere als auch Besatzungsmitglieder in den Westen geflüchtet waren. Außerdem kam die ostdeutsche Besatzung auch bei NSW-Charterreisen zum Einsatz<sup>56</sup>, was für den geplanten Zweck der Devisenbeschaffung von erstrangiger Bedeutung war. Die Besatzung wurde auf den NSW-Reisen wegen ihrer hohen Motivation im Service von den Chartergästen außerordentlich geschätzt<sup>57</sup>.

Allgemein kritisch bewertet wurde in der DDR das Anlaufen westlicher Häfen, die bis 1985 gar nicht und später immer öfter angelaufen wurden. Damit war die ursprüngliche Vision Warnkes, die Schiffe nur in der Ostsee und im sozialistischen Wirtschaftsgebiet verkehren zu lassen, ohne den Wirt, die Ökonomie und ihre Gesetzmäßigkeiten, gemacht. Aus all diesen Gründen war die Propaganda und Berichterstattung über die „Arkona“, wie über die Urlauberschiffe allgemein, in den DDR-Medien sehr kompliziert und komplex. Natürlich wurden zu Beginn der *Traumschiffzeit* mit der „Arkona“ noch viele Artikel besonders in der damaligen vom FDGB herausgegebenen Zeitung *Tribüne* veröffentlicht.<sup>58</sup> Das Ziel der Propaganda war es, die Überlegenheit des Sozialismus nach innen und außen zu demonstrieren und diese weltweit sichtbar vor Augen zu führen.

Bezeichnend für diese propagandistischen Ziele schon beim Erwerb des Schiffes ist eine Aussage von Schalck-Golodkowski, in der er „es nicht für ausgeschlossen [hält], daß [sic] bei dieser Jungfernfahrt [der MS „Arkona“, F. H.] für die DDR Repräsentanten mit dem Generalsekretär [an] der Spitze an dieser Fahrt teilnehmen.“<sup>59</sup> Allerdings kursierte von Anfang an in der Arbeiterschaft der DDR das hartnäckig sich haltende Gerücht, das die Urlauberschiffe

---

56 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 96, Schiffschartervertrag zwischen dem VEB Deutfracht/Seereederei Rostock und der Seetours International GmbH & Co. KG v. April 1987.

57 Vgl. Pehnert, 2010, 34:56 bis 37:40, Interview mit Silke Knobloch, Stewardess MS „Arkona“ 1985-1990.

58 Vgl. Stirn, 2011, S. 641.

59 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 1, Abschrift eines Briefes von Alexander Schalck-Golodkowski an Minister Erich Mielke v. 24.04.1985.



als *Bonzenschaukeln* titulierte hat.<sup>60</sup> Vielleicht lässt sich so erklären, dass der Generalsekretär der SED – ebenso wie sein Vorgänger Ulbricht auf eine Teilnahme bei der ersten Fahrt der „Arkona“ wohlweislich verzichtet hat. Dies lässt sich aus den fehlenden Beweisen für eine Teilnahme an der Fahrt schließen. Vermutlich lag der SED-Führung daran, den Schein zu wahren, dass die Urlauberschiffe dem FDGB gehörten und es der Gewerkschaft oblag, sie zu besetzen. Das war wahrscheinlich auch deshalb vonnöten, da bei einer Teilnahme des Generalsekretärs die Voreingenommenheit bezüglich der *Bonzenschaukeln* nur noch verstärkt worden wäre. Zur Palette der Vorurteile, die die Propaganda zu berücksichtigen hatte, gehörte auch, dass die Älteren unter der DDR-Bevölkerung beim Auftauchen der ersten Meldungen über die „Völkerfreundschaft“ sich an die Traditionen der *Kraft durch Freude*-Bewegung erinnert fühlten.

Trotzdem wurde wie bei den beiden Vorgängerschiffen „Fritz Heckert“ und „Völkerfreundschaft“ auch in den ersten Wochen der „Arkona“ viel Propaganda gemacht, und sie unterschied sich in nahezu keiner Weise von der, die schon Jahre zuvor für die anderen beiden Urlauberschiffe unternommen wurde.<sup>61</sup> Dies spiegelt in erster Linie die unveränderten Erwartungen und Handlungsweisen des SED-Regimes wieder, das selbst über die Jahre hinweg immer noch an alten Idealen und politischen Zielen festgehalten hat. Der Widerspruch zwischen der Propaganda des SED-Regimes und dem Alltagsbewusstsein in der DDR wurde so verschärft. Das Anlaufen westlicher Häfen und die damit erkennbaren möglichen Fluchtwege war einer der Hauptgründe, warum die Informationsflut in den DDR-Medien zuletzt gezielt gedrosselt wurde.

Unabhängig von der großen Nachfrage, die kaum befriedigt werden konnte,<sup>62</sup> wurde schon Anfang 1985, noch bevor die „Arkona“ in den Dienst der DDR gestellt wurde, auf zentrale Weisung die Zusammensetzung der Passagiere festgelegt.

---

60 Vgl. Stirn, 2011, S. 126.

61 Vgl. ebenda, S. 635.

62 Vgl. ebenda, S. 641.

Im Auftrag von Schalck-Golodkowski wurde am 16.05.1985 folgende Zusammensetzung für die zukünftigen Touristen der „Arkona“ vorgegeben:

„ca. 60 %

*Verdiente Produktionsarbeiter*

ca. 10 %

*Verdiente Genossenschaftsbauern und Werktätige aus der Landwirtschaft*

ca. 15 %

*Verdiente Wissenschaftler, Medizinisches Personal und Kulturschaffende*

ca. 10 %

*Verdiente Pädagogen*

*Mitarbeiter der Parteien, Gewerkschaft, FDJ und des Staatsapparates*

*Verdiente Angehörige der bewaffneten Organe*

*Verdiente Sportler und Funktionäre*

ca. 5 %

*Verdiente Veteranen der Arbeit*<sup>63</sup>

Daraus ist ersichtlich, dass sich das MfS schon vor der offiziellen Schiffsübergabe sehr intensiv mit der Planung beschäftigte, die stark durch das Bild des Arbeiter-und-Bauern-Staates geprägt war. Die Überlegungen gingen aber zu diesem Zeitpunkt noch viel weiter. Es wurde nicht nur die Passagierzusammensetzung geplant und die Passagiere später entsprechend der personellen Vorgaben genauestens überprüft. Auch die Reiserouten wurden strategisch bis ins kleinste Detail ausgearbeitet und geben einen Hinweis auf die Befürchtungen, die generelle Angst und den Kontrollzwang, der die Regierung unterlag. Vor allem das Anlaufen westlicher Häfen ging, wie schon zuvor erwähnt, unter strenger Medienzurückhaltung und -kontrolle vonstatten. Nur durch die detailliert ausgearbeiteten Routenpläne in den MfS-Akten bekommt man einen Überblick über die Reiseziele. Die Routenplanung hört sich durchaus vielversprechend an, denn es wurden nicht nur Häfen wie Riga (Lettland) oder Leningrad (Russland) angelaufen, sondern auch kubanische Häfen oder Häfen

---

63 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 250, Brief von Oberst Braun an Generalleutnant Mittig v. 16.05.1985.

im schwarzen Meer.<sup>64</sup> Die kubanischen Häfen, sprich Santiago de Cuba und Havanna sind durch die dortige Revolution, die im Jahr 1959 begann, durchaus nachvollziehbar, da Kuba nach dem Embargo der USA und weiterer westlicher Länder in den sozialistischen Ländern, vor allem in der Sowjetunion, neue Verbündete gefunden hatte. Betrachtet man die andern Häfen in Algier (Algerien), Jalta (Ukraine), Varna (Bulgarien), Sochumi (Georgien), Sotschi (Russland) und Dubrovnik (Kroatien), welche 1985/1986 angelaufen wurden, dann stellt sich heraus, dass alle Länder, in denen die Häfen liegen, zu dem damaligen Zeitpunkt unter sozialistischer Führung standen oder – wie Algerien – mit dem sozialistischen Lager sympathisierten. Dennoch beeinträchtigte das nicht das Ausmaß der Sicherheitsvorkehrungen – die Überwachung wurde in höchstem Maße weitergeführt.

Auch später entsteht bei den angefahrenen westlichen Häfen ein Muster.<sup>65</sup> Als 1988 Ponta Delgrada auf den Azoren angefahren wird, hatte ein Jahr zuvor die sozialdemokratische Volkspartei in Portugal eine absolute Mehrheit erreichen können. Auch das Anlaufen im Hafen von Helsinki lässt sich durch die existentiellen wirtschaftlichen Beziehungen Finnlands mit der UdSSR und dem stark entwickelten Außenhandel mit der DDR erklären. Erst ab Mai 1989 wurde das Reisegebiet auch auf Schweden und den Stockholmer Hafen ausgeweitet. Ab diesem Zeitpunkt wurden im nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet neben Schweden und Norwegen auch Spanien und Zypern angelaufen.

---

64 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 35-37, Entwurf für den Routenplan der VEB DSR v. 18.07.1985.

65 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 23-26, Routenplan von 1989, undatiert.



*Abbildung 2: "Die MS „Arkona“, Heimathafen Rostock, im ewigen Eis."*

### 3 Die Staatssicherheit und ihr Einfluss auf die MS „Arkona“

Schon Ende des Jahres 1959 zeigte die Stasi ein großes Interesse an dem Projekt Urlauberschiffe, da sie befürchtete, dass die Urlauberschiffe zu einem „Einfallstor für westliche Geheimdienste“<sup>66</sup> werden könnten. Daraufhin hat sie jedes der drei Ferienschiffe des FDGB zwischen 1960 und 1990 überwacht.

Wie schon im ersten Kapitel erwähnt, gab es für die Überwachung der Besatzung durch das Ministerium für Staatssicherheit zwei Wege, den *offiziellen* und den der Personen vor Ort (IM), durch die das MfS versucht hat, die *Sicherheit* an Bord eines Urlauberschiffes zu gewährleisten. Im folgenden Kapitel wird der offizielle Weg in Form der *Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen* betrachtet.

#### 3.1 Geheime Richtlinien zu Sicherheitsüberprüfungen

Vorab sei darauf hingewiesen, dass die Richtlinien Nr. 1/82, um die es sich in diesem Zusammenhang handelt, in einigen Formulierungen sehr allgemein gehalten worden sind und somit sowohl für Passagiere, als auch für den Reisekader der Urlauberschiffe in Anwendung gebracht werden können. Weiterhin muss berücksichtigt werden, dass es heutzutage keinen umfassenden Zugriff mehr auf die Unterlagen und Dokumente des Ministerium für Staatssicherheit gibt, da vieles während beziehungsweise unmittelbar nach der Wende vernichtet wurde. Zusätzlich liegt der Richtlinie eine Anlage bei, welche eine „chronologische Übersicht über [damalige, F. H.] aktuelle dienstliche

---

<sup>66</sup> BStU, MfS, BV Rostock, BdL, Rep. 1, Nr. 87/147, Bl. 315, Vorschlag zur Aufnahme der operativen Arbeit auf dem Urlauberschiff M/S „Völkerfreundschaft“ v. 11.12.1959, zitiert nach Stim, 2011, S. 108.

Bestimmungen und Weisungen des MfS<sup>67</sup> aufzeigt, die bis ins Jahr 1964 zurückreichen. Da die Richtlinien Nr. 1/82 zur Sicherheitsüberprüfung von 1982 auch in einem Schreiben von 1985 erwähnt werden<sup>68</sup>, kann davon ausgegangen werden, dass sie auch für den Dienstgebrauch während der Zeit auf der „Arkona“ von 1985-1990 galten.

Diese Richtlinie ist ein besonders bezeichnendes Exempel für eine Schwierigkeit, die die Sprache der Staatssicherheit mit sich bringt. Das Problem ist die hölzerne und durch lange Bandwurmsätze gekennzeichnete Sprache der Sicherheitsberichte und -anweisungen, die in ihrer verquerten und trockenen Allgemeinheit dem heutigen Leser große Hürden zum Verständnis dessen bietet, was vermutlich gemeint war:

*„3.2.2. Sicherheitsüberprüfungen zu Personen, bei denen aus unterschiedlichen Gründen Reisen nach nichtsozialistischen Staaten, nach anderen politisch-operativ interessierenden Staaten oder nach Westberlin beabsichtigt sind, die eine Erlaubnis bzw. Genehmigung zum Aufenthalt im Schutzstreifen an der Staatsgrenze zur BDR und in besonders gefährdeten Bereichen des Grenzgebietes zu Westberlin bzw. zum Befahren der Seegewässer außerhalb der Grenz-zonen der DDR erhalten oder die eine Tätigkeit ausführen sollen, die objektiv Möglichkeiten zum widerrechtlichen Passieren der Staatsgrenze bietet (z. B. mit Luft- und Wasserfahrzeugen)“<sup>69</sup>*

*„Von den Leitern der für die Einleitung der Sicherheitsüberprüfungen zuständigen operativen Dienststeinheiten ist auf die für den Einsatz der Personen bzw. für die Erteilung der Erlaubnisse bzw. Genehmigungen verantwortlichen staatlichen Organe und Einrichtungen bzw. gesellschaftlichen Organisationen Einfluß [sic] zu nehmen, daß [sic] deren Überprüfungsergebnisse zur Begründung des vorhergesehenen Einsatzes, der Erteilung der Erlaubnis oder Genehmigung vollständig in schriftlicher Form übergeben werden.“<sup>70</sup>*

Obwohl, wie schon im vorangegangenen Absatz erwähnt, diese Sicherheitsvorgaben sowohl für Passagiere als auch für den Reisekader galten, können

---

67 BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7519, Bl. 2, Anlage zur Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

68 Vgl. BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 99, Brief an die Leiter der Dienststeinheiten von Generalleutnant Neiber v. 18.12.1985.

69 BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 13, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

70 Ebenda, Bl. 25.

trotzdem spezifische Aussagen über die sicherheitstechnischen Maßstäbe in Bezug auf Vorgaben für die Schiffsmitarbeiter gemacht werden. Das geht daraus hervor, dass nicht nur allgemeine, sondern auch kaderspezifische Gesichtspunkte aufgeführt werden.

Obwohl als *offizieller* bzw. *bürokratischer* Weg bezeichnet, muss man sich darüber klar sein, dass diese Informationen nur intern im Ministerium für Staatssicherheit kursierten. Die Richtlinie wurde als geheime Verschlussache gehandhabt, und nur Mitarbeiter des Ministeriums hatten darauf Zugriff.<sup>71</sup> Die Schiffsbesatzung hatte in der Regel keine Kenntnis über die Art und Weise der Sicherheitsüberprüfung, um die es sich hier handelt.

In der Präambel der genannten Richtlinie heißt es dann: „Das MfS hat [...] durch den zielgerichteten Einsatz der erforderlichen operativen Kräfte und Mittel, [...] die Überprüfung der sicherheitspolitischen Eignung der Person (Sicherheitsüberprüfungen) vorzunehmen.“<sup>72</sup> Mit dieser Anordnung zur Eignungsüberprüfung ist die Zielstellung der Sicherheitsüberprüfungen für jede an einer Schiffsreise mit einem Urlauberschiff teilnehmende Person konkret benannt, unabhängig davon, ob es sich um den Reisekader oder die Passagiere handelt. Die Präambel gibt zudem Einblick in die generelle Arbeitsweise und die Methodik des Sicherheitsapparates, die zeigt, wie das MfS das Leben der Bürger überwacht hat. Zwei Vorgehensweisen und Begriffe sind dafür kennzeichnend. Zum einen handelt es sich um operative Kräfte, also um Mitarbeiter im *Außeneinsatz* und zum anderen um Mittel, wobei mit dem Begriff *Mittel* die Zusammenführung und Auswertung gespeicherter und zusammengetragener Informationen gemeint ist. Weiterhin wird in der Präambel ausgeführt, dass „die Entscheidungen [...] immer im Interesse der erfolgreichen Durchsetzung der Politik der Partei- und Staatsführung zu treffen [sind].“<sup>73</sup> Daraus erkennt man die extreme Nähe zum Staatsapparat, der Regierung der DDR und zur Politik der SED.

---

71 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 2.

72 Ebenda, Bl. 6.

73 Ebenda, Bl. 7.

Widmen wir uns zunächst ausführlich der Zielstellung. Das Ziel einer Sicherheitsüberprüfung bestand darin, durch diverse Maßnahmen und Regeln spezifische Sicherheitsrisiken auszuschließen. Überprüft werden sollten vorrangig alle kaderspezifisch wichtigen Personen, „denen sicherheitspolitisch bedeutsame Aufgaben, Funktionen, Befugnisse und Vollmachten übertragen, bzw. denen sicherheitspolitisch bedeutsame Erlaubnisse und Genehmigungen erteilt werden sollen.“<sup>74</sup>. Dies galt also für Personen innerhalb und außerhalb der DDR und somit auch für Personen, die sich auf einem Schiff aufhalten. Jedes Besatzungsmitglied war gewissermaßen eine zweifache Bedrohung. Einerseits waren sie, außerhalb der eigenen Staatsgrenze, Repräsentanten der DDR und haben sich nicht nur in internationalen Städten aufgehalten. Auch während der westdeutschen Charterreisen haben sie als Besatzung die DDR vertreten. Das Anlaufen von Häfen und die Passagen von Meerengen, wie Bosporus, Skagerrak und Gibraltar stellten an die Sicherheitsvorkehrungen besonders hohe Anforderungen. Daher waren Meerengen um einiges stärker gesichert worden als der Rest der Reise. Im Hafen musste verhindert werden, dass fremde Personen an Bord kamen oder dass diese während der Landgänge in näheren Kontakt mit Besatzungsmitgliedern und Schiffsreisenden traten. Dies führt uns zur zweiten Bedrohung, denn andererseits war die Möglichkeit einer *Republikflucht* an Meerengen enorm hoch, da wie schon auf den Vorgängerschiffen viele Besatzungsmitglieder ins Wasser gesprungen sind, um in den Westen zu schwimmen.<sup>75</sup> Somit sind alle Besatzungsmitglieder in sogenannten Brigadeversammlungen über die *Landgangsbedingungen* belehrt worden.<sup>76</sup> Die Angst vor Republikflucht und den Risiken von Abwerbung führte zu teils skurrilen Anweisungen. So sollten in den Brigadeversammlungen Gruppen „in einer Stärke von 1 : 3“<sup>77</sup> gebildet werden, sodass stets mindestens ein Parteimitglied die Anderen zu beobachten hatte. Da jede dieser Belehrungen auf allen Schiffen „aktenkundig vorzunehmen“<sup>78</sup> war, kann man sich

---

74 BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 8.

75 Vgl. Stirn, 2011, S. 778.

76 Vgl. BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 158, Maßnahmenplan zur Sicherung der Liegezeit in Algier am 30.10.1986 und zur Bosporuspassage am 03.11.1986, undatiert.

77 Ebenda.

78 Ebenda.



leicht vorstellen, welche Berge von Papier und Berichten allein auf den Urlauberschiffen produziert wurden.

Natürlich kannte man sich untereinander, was zum Teil dazu führte, dass im gegenseitigen Einvernehmen an Land jeder seiner Wege ging, nachdem man das Schiff verlassen hatte und am Abend wieder gemeinsam betrat.<sup>79</sup> Ein weiterer Genosse hatte als Standposten auf der Gangway zu verhindern, dass unbefugte bordfremde Personen das Schiff betraten. Gingen Delegationen oder einzelne Personen an Bord, war zu verhindern, dass diese unkontrolliert in das Schiffsinnere gelangten. Sogar die Leinen mussten durch ein Besatzungsmitglied kontrolliert und beobachtet werden, um, wie es an einer Stelle heißt, dem „Überschmuggel von Personen“<sup>80</sup> entgegenzuwirken. In dem Film *DDR ahoi – Unterwegs auf allen Meeren* spricht einer der ehemaligen Genossen bezeichnenderweise von einer „Sicherheitsneurose“<sup>81</sup>, die in vielen Fällen dazu geführt hat, dass die schriftlich festgelegten Ordnungsmaßnahmen umgangen, gelockert und in der Praxis ad absurdum geführt wurden. Hier tat sich der Widerspruch zwischen Papier und Wirklichkeit in vielfältigen Formen auf.

Wie zuvor erwähnt, stellte naturgemäß die Durchquerung von Meerengen während der Reise ein besonders hohes Risiko dar. „Auf Grund der objektiven Gelegenheit besteht die Möglichkeit, die DDR durch Überbordspringen ungesetzlich zu verlassen.“<sup>82</sup>, heißt es in einem Maßnahmenplan, bevor die „Arkona“ die Bosphoruspassage am 03.11.1986 passieren sollte. Tatsächlich sind solche Gelegenheiten immer wieder von DDR-Bürgern zur Republikflucht genutzt worden. Es gibt keine wirklich genauen Zahlen darüber, wie viele Personen das Passieren von Meerengen genutzt haben, um die Arkona mit Fluchtabsicht zu verlassen. In einigen Fällen war zudem nicht feststellbar, ob dem Sprung ins Wasser eine Selbstmordabsicht oder ein Fluchtgedanke zu Grunde lag. Insgesamt lässt sich sagen, dass mindestens 45 Passagiere und 11 Besatzungsmitglieder die „Arkona“ für Fluchtversuche

---

79 Vgl. Pehnert, 2010, Interview mit Hans-Joachim Franz, Produktionsarbeiter auf einem Fischfangschiff, Hochseefischerei.

80 BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 159.

81 Pehnert, 2010, Interview mit Hans-Joachim Franz.

82 BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 159.

genutzt haben.<sup>83</sup> Besonders risikobehaftet waren auch die Kubareisen, weil ihnen logistisch der Wechsel von Schiffs- und Flugreisen beim An- und Abflug zugrunde lag. So wurde vor allem der Zwischenstopp in Gander Ziel für erfolgreiche Fluchtversuche. Von den insgesamt 56 geflohenen Personen in der Zeit von 1985 bis 1989 auf der „Arkona“ haben 38 Passagiere, das heißt knapp 70% aller Flüchtigen, den Zwischenstopp in Kanada genutzt, um in den Westen zu entkommen.

Dies hatte einen enormen Prestigeschaden zur Folge, den die DDR zu diesem Zeitpunkt unter allen Umständen verhindern wollte. Daraufhin wurden den Besatzungsmitgliedern bei einer Sicherheitsüberprüfung unterschiedliche Kriterien auferlegt, um die Risiken eines *ungesetzlichen Grenzübergangs* und damit ein schlechtes Image der DDR auf ein Minimum zu reduzieren, was dem Staat allerdings nicht ganz gelungen ist.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass die Zielstellung der Sicherheitsüberprüfung darin bestand, zu *gewährleisten*, dass die eingesetzten Personen den Anforderungen gerecht wurden und *vorbeugend zu verhindern*, dass durch feindliches Eindringen politische, ideologische und materielle Schäden und Gefahren entstehen könnten.<sup>84</sup> *Feindlich* konnte man unter einer ganzheitlichen Betrachtung der Situation sowohl einen Gegner außerhalb der DDR, aber auch einen aus den eigenen Reihen nennen.

Grundlegend gab es fünf sicherheitspolitische Anforderungen, die bei allen Sicherheitsüberprüfungen zu stellen waren, unabhängig davon, welchem speziellen Zweck oder Ziel die Überprüfung galt:<sup>85</sup>

- positive oder zumindest loyale Einstellung zum sozialistischen Staat und zur gesellschaftlichen Entwicklung in der DDR
- ablehnende Haltung gegenüber feindlichen und anderen negativen Aktivitäten, Erscheinungen und Einflüssen

---

83 Vgl. Stirn, 2011, S. 779.

84 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 8, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

85 Vgl. ebenda, Bl. 10-11.

- strikte Einhaltung des sozialistischen Rechts und damit keine Vorstrafen
- keine Verhaltens- oder Lebensweisen, die dem Gegner als Ansatzpunkte für Kontaktaufnahmen und subversive Aktivitäten dienen könnten
- keine engen Kontakte und Verbindungen zu Personen, die eine feindlich-negative Einstellung haben

Wurde die zu überprüfende Person, unabhängig vom Grund der Einleitung der Überprüfung, einer dieser Anforderungen nicht gerecht, durfte keine Zustimmung erteilt werden.<sup>86</sup>

Bei der Spezifizierung der Personengruppen fällt die Besatzung unter die Art von Personen, die unter Beachtung der stark differenzierten sicherheitspolitischen Bedeutsamkeit und der objektiven Möglichkeit des Missbrauchs der Reisemöglichkeiten zu überprüfen sind.<sup>87</sup> Aus den folgenden zusätzlich zu erfüllenden Anforderungen lässt sich erkennen, wie das MfS nicht nur in allgemeine und berufliche Situationen eingegriffen hat, sondern wie extrem das MfS auch in private Angelegenheiten der DDR-Bürger, wie hier im Fall der Schiffsmannschaft, eingegriffen und interveniert hat.

Folgende Anforderungen wurden zusätzlich an diesen Personenkreis gestellt:<sup>88</sup>

- Bindung an die gesellschaftlichen Verhältnisse in der DDR, Wertschätzung der sozialen Sicherheit, grundsätzliche Übereinstimmung persönlicher und gesellschaftlicher Interessen, Übereinstimmung von Wort und Tat
- Bindung an die Familie, an Verwandte und Freunde, an die berufliche Tätigkeit und an die Arbeitsgemeinschaft

---

86 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 11.

87 Vgl. ebenda, Bl. 13.

88 Vgl. ebenda, Bl. 13-14.

- Persönlichkeits- und moralisch-politische Merkmale, die den Schluss zulassen, dass feindlich-negativen Beeinflussungs-, Korruptions- und Missbrauchsversuchen widerstanden wird
- Persönlichkeitseigenschaften, die erwarten lassen, dass zu verwandtschaftlichen und anderen privaten Verbindungen nach nichtsozialistischen Staaten beziehungsweise Westberlin eine gefestigte positive Einstellung als Bürger der DDR eingenommen wird. (Dabei beachten: mögliche negative Einflüsse von Personen, die ungesetzlich oder durch Übersiedlung die DDR verlassen haben, mögliche berufliche Entwicklungs- und Verdienstmöglichkeiten bei Nichtrückkehr, Erlangen von Erbschaften und anderen Vermögenswerten im Ausland.)
- Bindung an vorhandene materielle Werte, wie Wohnungseinrichtungen, Fahrzeuge, Wochenendgrundstücke, Ersparnisse und andere Vermögenswerte
- Bindung an ideelle Werte, wie gesellschaftliche Auszeichnungen und Anerkennungen, berufliche und familiäre Traditionen, Heimatverbundenheit und dergleichen

Auch konnten IM's im Freundes- und Familienkreis entsprechende Hinweise und Informationen liefern. Natürlich wurde in jedem Fall erwartet, dass bei den Besatzungsmitgliedern eine hohe politische Zuverlässigkeit gegeben war und dass von ihnen ein würdiges Vertreten der DDR im Ausland erwartet werden konnte. Sollte allerdings die zu überprüfende Person diesen Anforderungen nicht gerecht werden, beziehungsweise diese nicht erfüllen oder Hinweise darauf bestehen, dass diese Person die DDR ungesetzlich verlassen wollte, durfte keine Erlaubnis zum Einsatz als Reise- oder Auslandskader ausgestellt werden.<sup>89</sup>

Größtenteils sind die Anforderungen, im Hinblick auf die bekannten Fakten und Geschichten des MfS schlüssig und nachvollziehbar. Interessant hingegen ist der vorletzte Punkt, bei dem es um materielle Werte geht.

---

<sup>89</sup> Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 14.

Fahrzeuge konnte das MfS sicher durch ein KFZ-Verzeichnis überprüfen lassen, auch Wochenendgrundstücke waren bestimmt durch ein Grundstücksverzeichnis leicht zu identifizieren. Wie hat das MfS allerdings Wohnungseinrichtung und Ersparnisse überprüft? Hier können nur Vermutungen angestellt werden, allerdings werden in der Richtlinie Hinweise auf Möglichkeiten genannt, wie das MfS Überprüfungen von privatem Eigentum umgesetzt hat. So wird ein Fall aufgegriffen, bei dem es sich um Durchsuchungen der Schiffskabinen an Bord der „Arkona“ handelt<sup>90</sup>.

Ein Beispiel für eine solche Sicherheitsüberprüfung findet sich in den Akten des MfS der HA XIX<sup>91</sup>. Dieser Fall bringt ein weiteres Mal die unglaubliche Bürokratie in der Aktenorganisation des MfS anschaulich zu Tage. Das offizielle Schreiben des Falles, um den es sich hier handelt, ist ursprünglich an die HA XX/I adressiert.<sup>92</sup> Diese Abteilung, die sich im konkreten Fall offenbar nicht zuständig fühlte, hat die Dokumente an die HA XIX weitergeleitet. So ging das Dokument der Kreisdienststelle Friedrichshain über Umwege an die HA XX/I.

Das erste Dokument ist auf den 10.09.1985 datiert und handelt von der Rekrutierung von Kadern für den Einsatz an einem Sonderobjekt. Aufgrund des Datums und der Tatsache, dass die überprüfte Frau eine Kellnerin war, kann sicher davon ausgegangen werden, dass die Kellnerin für einen Einsatz auf der „Arkona“ eingesetzt werden sollte. Aus dem Schreiben geht außerdem hervor, dass die junge Frau zum genannten Zeitpunkt erst 23 Jahre alt war und im Sport- und Erholungszentrum Berlin gearbeitet hat. Laut Kreisdienststelle Friedrichshain wurde die 23-Jährige für den vorgesehenen Einsatz als NSW-Reisekader bestätigt. Zusätzlich zu diesem offiziellen Brief gibt es noch einen dreiseitigen handschriftlichen Auskunftsbericht<sup>93</sup>, der das gleiche Datum wie das Schreiben trägt und somit wahrscheinlich dem Brief angefügt war. Dieser

---

90 Kapitel 3.4 Inoffizielle Mitarbeiter unter der Besatzung, S.48f.

91 Die HA XIX war mit der Sicherung aller Bereiche des Verkehrswesens, somit auch mit der Binnen- und Seeschifffahrt betraut und war zusätzlich für die Aufklärung und Bestätigung von Kadern beauftragt.

92 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 93, Brief von Oberstleutnant Niedler, Leiter der Bezirksverwaltung für Staatssicherheit Kreisdienststelle Friedrichshain an den Leiter der HA XX/I v. 10.09.1985.

93 Vgl. ebenda, Bl. 95-97, Dreiseitiger Auskunftsbericht über die Eignung einer zuvor bestätigten Kellnerin v. 10.09.1985.

Bericht beginnt mit den Daten der jungen Kellnerin und einem darauffolgenden Lebenslauf, der mit der Einschulung im Jahre 1969 beginnt und mit dem Vermerk über den Kontakt mit einem BRD-Bürger endet. Aus dem Schlusssatz des Berichtes erfährt man, dass dem Einsatz als NSW-Reisekader zugestimmt wird.

Daraus ergibt sich, dass die Kreisdienststelle Friedrichshain den Einsatz freigegeben und diesen Auskunftsbericht mit der Einschätzung an die HA XX/I des MfS geschickt hat. Aus heutiger Sicht kann den Mitarbeitern des MfS nicht mehr nachgeföhlt werden, was sie in diesem Fall gedacht haben, oder welche Maßnahmen sie aus welchen Gründen eingeleitet haben. Einen endgültigen Schluss in dieser Sache kann jedoch jeder durch einen kleinen Zettel vom 26.09.1985 nachvollziehen, obwohl die genauen Beweggründe offen bleiben. Auf diesem kleinen Zettel steht folgender Satz: „Gen. Major J. [Name von der Verfasserin gekürzt, F. H.] würde empfehlen, die Bestätigung gegenüber SEZ zurückzuziehen“<sup>94</sup>. Daraus lässt sich schließen, dass die junge Frau nicht auf der „Arkona“ gearbeitet hat. Durch welches Ereignis oder welche Gegebenheiten dem Einsatz nicht zugestimmt wurde, lässt sich aufgrund fehlender Unterlagen nur vermuten. Vielleicht hat die Passage im Auskunftsbericht über den Kontakt mit einem BRD-Bürger schon ausgereicht, um sie für den Einsatz abzulehnen. Ein weiterer Grund könnte gewesen sein, dass die Kellnerin einem der nachstehenden Faktoren nicht entsprochen hat.

Insgesamt lassen sich aus den Richtlinien folgende Kriterien herausstellen, die bei den jeweiligen Einzelfallbetrachtungen und Analysen zu beachten sind:<sup>95</sup>

- konkrete sicherheitspolitische Bedeutsamkeit des vorgesehenen Einsatzes (z.B. Dienst an der Grenze, Schiffsreisen, Auslandseinsatz, usw.)

---

94 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 94.

95 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 20-21, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

- gegenwärtiges und zu erwartendes Interesse des Gegners an der Person, sowie die objektiven Möglichkeiten des Gegners zu ihrer Beeinflussung und zu deren Missbrauch
- mögliche politische, ideologische und materielle Schäden beziehungsweise Gefahren für die DDR, die als Folge von Fehlverhalten eintreten könnten
- vergangene oder gegenwärtig vorhandene, offizielle oder inoffizielle Beziehungen und Kontakte zum MfS bzw. zu anderen Schutz- und Sicherheitsorganen
- aktuelle und zu erwartende Bedingungen, die sich aus folgenden Zusammenhängen beeinflussen lassen:
  - Bedingungen im vorgesehenen Einsatz- bzw. Aufenthaltsort bzw. -land
  - Charakter und Dauer des Einsatzes
  - Einflussmöglichkeiten feindlich-negativer und positiver Kräfte
  - Möglichkeiten zu feindlich-negativen und anderen rechtswidrigen Handlungen
  - Möglichkeiten der Kontrolle und des Verhinderns

Aus diesen Vorgaben und den daraus resultierenden Einschätzungen sollte abgeleitet werden, welchen sicherheitspolitischen Anforderungen die jeweilige Person besonders entsprechen musste, damit feindlich-negative Aktivitäten unwirksam blieben und Gefahren und Schäden für die DDR abgewendet bzw. auf ein Minimum reduziert werden konnten.

Verantwortlich für die Einleitung der Sicherheitsüberprüfungen waren die zuständigen Dienstseinheiten<sup>96</sup> wie beispielsweise im vorangegangenen Fallbeispiel die Kreisdienststelle Friedrichshain. Im Fall der NSW-Reisekader bestand eine Vereinbarung mit dem MfS, dass der Leiter der Bezirksverwaltung die Ergebnisse und die daraus resultierenden vorläufigen Resultate und

---

96 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 22.

Entscheidungen an die HA XX/I weitergibt, was sich aus dem Brief vom 10.09.1985 erschließt.

Um eine objektive Einschätzung zur Eignung vorzunehmen, mussten Informationen erarbeitet, zusammengetragen und ausgewertet werden. Wie diese Informationen entstanden, lässt sich aus einem ganzen Kapitel in der Richtlinie ableiten. „Die erforderlichen Informationen sind zielstrebig durch den Einsatz aller operativen Kräfte und Mittel, vorrangig durch den zielgerichteten personenbezogenen Einsatz der IM und GMS in den Arbeits-, Wohn- und Freizeitbereichen, zu erarbeiten.“<sup>97</sup>. Dieser Satz beantwortet zumindest einen Teil der Frage, wie es dem MfS gelungen ist, beispielsweise die Wohnungseinrichtung auszukundschaften. Mithilfe von inoffiziellen und gesellschaftlichen Mitarbeitern im Wohn- und Freizeitbereich der jeweiligen Person, das heißt, in erster Linie über Verbände, Vereine, Institutionen und Organisationen, die mit dem MfS kooperierten, war es oftmals ein Leichtes, sich einen Überblick über die Lebenssituation der zu überprüfenden Person und deren Einstellung zu verschaffen. Der Einsatz von IM und GMS zu diesem Zweck füllt ein ganzes Kapitel der Richtlinie. Darin wird dafür geworben, dass die IM und GMS nur eingesetzt werden sollen, wenn die Informationen nicht auf offiziellem Weg beschafft werden konnten.<sup>98</sup> Wie schon erwähnt, dienten die Resultate bzw. ein Profil der Person nicht nur dazu, Persönlichkeitsmerkmale und Charakteristika zu erarbeiten, sie verfolgten zudem den Zweck, Erkenntnisse und Schlüsse über die wahren Beweggründe und mögliche Motive der Bewerbungen und Anträge zu ziehen<sup>99</sup>. Wer die wahren Gründe einer Bewerbung kennt, kann daraus positive oder negative Erkenntnisse für die Bewertung und Entscheidung gewinnen.

Natürlich geht es in dieser Richtlinie nicht nur um die verdeckte, konspirative Beschaffung von Informationen, das MfS verweist auch auf offizielle Möglichkeiten, um an die erforderlichen Informationen heranzukommen. Hierbei werden unter anderem die DVP, die Kriminalpolizei, die Zollverwaltung und

---

97 BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 24.

98 Vgl. ebenda, Bl. 26.

99 Vgl. ebenda.



diverse Ämter und Organe genannt<sup>100</sup>, die ihre Hilfe unbegrenzt zur Verfügung stellen sollten.

Überdies werden nicht nur Möglichkeiten zum Datenerwerb benannt, das MfS geht auch auf weiterführende Maßnahmen ein, die einzuleiten waren, sollte einem Antrag bzw. der entsprechenden Bewerbung nicht zugestimmt werden<sup>101</sup>:

- politisch-operative Bearbeitung beziehungsweise operative Kontrolle der überprüften Person durch eine operative Personenkontrolle (OPK) oder durch Anlegen eines operativen Vorgangs (OV)<sup>102</sup>
- vorbeugende Verhinderung feindlich-negativer Aktivitäten, wenn die betreffende Person einen ablehnenden Bescheid erhält
- Herauslösung der Person aus einer bereits von ihr besetzten Position beziehungsweise Veränderung ihr bereits bekannter und avisierter Entwicklungsmöglichkeiten

Demzufolge reagierte das MfS nicht nur unmittelbar durch Entscheidung auf einen Antrag oder eine Bewerbung, sondern leitete bei einer Nichtzustimmung auch vorsorglich Maßnahmen ein, wenn der Verdacht negativer Auswirkungen und Risiken für die DDR bestand. Allerdings existierten erheblich mehr Maßnahmen zur Vorbeugung als direkte Maßnahmen bei einer Nichtzustimmung. Bei einem erneuten Einsatz, veränderten Einsatzbedingungen oder bei neuen oder ggf. wiederholten Antragsstellungen sollte jeweils eine erneute Sicherheitsprüfung stattfinden.<sup>103</sup> Daraus kann man erkennen, dass es für den Einzelnen in der Regel niemals eine Sicherheit gab, ob im Falle einer Bewilligung eine berechtigte Hoffnung auf Wiederholung derselben bestand. Man konnte sich folglich niemals sicher sein, ob ein Privileg, das man heute besaß, morgen noch seine Gültigkeit behielt.

---

100 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 28-29.

101 Vgl. ebenda, Bl. 32.

102 Nicht nur in diesem besonderen Fall war es üblich, OPK's und OV's durchzuführen. Solche Maßnahmen wurden auch arrangiert, wenn es keine schlüssigen Beweise für eine oppositionelle oder feindliche Tätigkeit gab. Auch im Film *Das Leben der Anderen* hat sich gezeigt, dass eine Abhörstation im Hause des Observanten eingerichtet wurde, obwohl sich der Verdacht nur auf Vermutungen stützte.

103 Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 33, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

So lässt sich vielleicht jener dem System immanente Druck zur Anpassung erklären, der für das Alltagsleben in der DDR prägend war. Was heute galt, konnte morgen schon unwirksam sein und der Vergangenheit angehören. Diese Logik hat die Grundlagen des gesellschaftlichen Handelns untergraben und war letztendlich mit entscheidend dafür, dass das System der DDR kollabiert ist.

## 3.2 Die Sicherheitsbestimmungen für Besatzungsmitglieder

Abgesehen von den Sicherheitsüberprüfungen, die vom Ministerium für Staatssicherheit ohne direktes Wissen der Schiffsbesatzung vorgenommen wurden, gab es auch solche, die bekannt waren und an die sich jedes Besatzungsmitglied halten musste. Letztere waren in der „Weisung des Ministers für Verkehrswesen 'zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord von DDR-Schiffen' [...] auf dem Urlauberschiff MS 'Arkona'“<sup>104</sup> zusammengefasst. Die betreffende Weisung galt ab dem 01.04.1987, allerdings gab es schon vorher ähnlich geartete Weisungen, die sich nur in minimalen Details unterschieden haben. Daraus geht hervor, dass dieses genannte Dokument nur die überarbeitete Fassung einer früheren Weisung des Generaldirektors des Kombirates für Seeverkehr und Hafenwirtschaft war.

Auffallend ist, dass die Weisung des Ministers, wie schon die Richtlinien der Sicherheitsüberprüfungen, mit einer politischen Zielstellung beginnt, die die Bedeutung der „Arkona“ für die Repräsentation der DDR und des FDGB-Ferienstes beinhaltet. Hierbei wird davon gesprochen, dass das Urlauberschiff durch seine Reisen auf den Weltmeeren und das Anlaufen fremder Häfen die „*wachsenden Möglichkeiten des wahren Sozialismus*“ [Hervorhebung der Verfasserin, F. H.]<sup>105</sup> verdeutlichen soll. Daraus und „aus der Verantwortung für

---

104 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 1, Weisung des Generaldirektors Nr. 15/85 zur Durchsetzung der Weisung des Ministers für Verkehrswesen zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord von DDR-Schiffen, überarbeitete Fassung v. 02.02.1987.

105 Ebenda, Bl. 3.

die Sicherheit unserer Werktätigen<sup>106</sup> leitet das Kombinat für Seeverkehr und Hafengewirtschaft ein „hohes Sicherheitsbedürfnis“<sup>107</sup> ab, welches der Kapitän des Schiffes unter allen möglichen Situationen zu gewährleisten hatte.

Aus der Zielstellung geht hervor, dass die Weisung als Meilenstein gesehen wurde, um die notwendige Sicherheit zu gewährleisten und durchzusetzen. Abgesehen von durchgehend geltenden Rechtsvorschriften, Ordnungen, früheren bzw. anderen Weisungen und „völkerrechtlichen Verpflichtungen“<sup>108</sup> sollte diese die Verhaltensweisen und erforderlichen Schutzmaßnahmen regeln und rechtswidrige Handlungen und terroristische Anschläge verhindern. Auffallend ist, dass keine konkrete Beschreibung der Sicherheitsziele erfolgt. Dass eine Weisung für Sicherheitsbestimmungen das Ziel hat, die Sicherheit an Bord zu gewährleisten, ist eigentlich ein Akt der Selbstverständlichkeit. Um so deutlicher sticht das politisch-propagandistische Ziel, die Palette von „Möglichkeiten des wahren Sozialismus“<sup>109</sup> auf den Weltmeeren zu präsentieren, hervor.

Was die konkreten Sicherheitsbestimmungen betrifft, so handelt der erste Absatz nach der genannten Zielstellung von solchen Sicherheitsgrundsätzen, die ausschließlich als Aufgaben und Pflichten des Kapitäns zu betrachten waren. Sie sollten klarstellen, wie der Kapitän seine Besatzung zu führen hatte und welche Auflagen er seinen Mitarbeitern demzufolge übertrug. Die erste Pflicht des Kapitäns bestand darin, bei Besprechungen und Beratungen die Sicherheitslage einzuschätzen und dann mit allen verfügbaren Mitteln die daraus abgeleiteten Maßnahmen durchzusetzen.

Wie schon wiederholt in den vorherigen Kapiteln erwähnt, richtet die Staatssicherheit ihre Aufmerksamkeit primär auf die Vorbeugung, so ist auch in diesem Kapitel folglich das Hauptaugenmerk auf die Festlegung präventiver Maßnahmen gerichtet und nicht auf solche, die bei Eintreten eines speziellen Gefahrenfalles vorzunehmen wären<sup>110</sup>. Demzufolge gibt die Weisung keine

106 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 3.

107 Ebenda.

108 Ebenda.

109 Ebenda.

110 Vgl. ebenda.

Angaben zu Einzelheiten und im Einzelfall einzuleitende Handlungen; sie weist den Kapitän nur an, die Sicherheit mit allen verfügbaren Mitteln durchzusetzen. Weiterhin war es Aufgabe des Kapitäns, in Zusammenarbeit mit dem Politoffizier „praxisbezogene politisch-ideologische Erziehungsarbeit“<sup>111</sup> zu leisten, um alle Besatzungsmitglieder in höchster Bereitschaft zu halten, somit das sozialistische Eigentum zu schützen und sozialistische Rechtsnormen einzuhalten.

Die nächste genannte Verpflichtung lässt großen Interpretationsspielraum und untermauert die These, dass keine konkreten Handlungsanweisungen vorgegeben wurden. „Der Kapitän ist verpflichtet, diese Weisung schöpferisch und allseitig, auch unter komplizierten Bedingungen, konsequent durchzusetzen.“<sup>112</sup> Welche Befugnisse der Kapitän nun mit der adverbialen Beschreibung seines Handlungsspielraums als „*schöpferisch*“ und „*allseitig*“ erhält, kann nur erahnt werden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass er für die Gewährleistung der Sicherheit und zum Schutz des Ansehens der DDR auf der „Arkona“ bis zum Äußersten gehen durfte.

Eine weitere Aufgabe in der Funktion des Kapitäns war es, eine sehr strenge Gepäck- und Personenkontrolle durchzuführen und somit zu gewährleisten, dass nur genehmigte Gepäckstücke und Personen an Bord gebracht werden durften.<sup>113</sup> Schlussendlich hatte der Kapitän dafür zu sorgen, dass die Sicherheit, Disziplin und Ordnung ständig erhöht, eventuelle Beeinträchtigungen aufgedeckt und umgehend beseitigt wurden.<sup>114</sup> Die „ständige“<sup>115</sup> Erhöhung von Sicherheitsanforderungen bzw. von Disziplin und Ordnung ist eine stehende Wendung, die die Akten durchzieht, sie kann als Ausdruck des hohen psychischen Drucks und der latenten Anspannung gelten, unter der der Kapitän und die Besatzung standen.

Als nächster Punkt der Weisung wird die *Betretens- und Besucherordnung* genannt. Zuerst wird darauf hingewiesen, dass das Betretens- und Besucherordnung des Schiffes ausschließlich mit einer entsprechenden Genehmigung oder einem

111 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 3.

112 Ebenda, Bl. 4.

113 Vgl. ebenda.

114 Vgl. ebenda.

115 Ebenda.

Auftrag erfolgen darf. Interessant ist, dass im Heimathafen Rostock alle Offiziere dienstlichen Besuch empfangen durften, vorausgesetzt der Besucher hatte eine Genehmigung und konnte seinen Dienst- bzw. Betriebsausweis vorzeigen. In ausländischen Häfen jedoch hatte nur der innere Kreis, bestehend aus Kapitän, Polit-Offizier, 1. Offizier, leitender technischer Offizier, Oberzahlmeister, Schiffsarzt und dem Offizier für Schiffssicherheit die Möglichkeit, dienstlichen Besuch zu empfangen. Diese Einschränkung, dass im Ausland nur die führenden Offiziere im Hafen dienstlichen Besuch empfangen durften, hat primär sicherheitspolitische Hintergründe. Da auch im Ausland Hafengebühren und andere Gebühren zu entrichten waren, musste der Oberzahlmeister zwingend Dienstbesuch empfangen können. Auch die Position des Schiffsarztes ist diesbezüglich einleuchtend, wenn man bedenkt, dass im Ausland eventuell andere Hygiene- bzw. Gesundheitsvorschriften galten, oder im Ernstfall medizinische Hilfe an Bord geholt werden musste.

Zudem waren auch private Besuche an Bord strikt geregelt. Es gab zwei Kategorien von Besuchern, denen es mit Bordgenehmigung des Kapitäns erlaubt war, sich im Besatzungsbereich aufzuhalten. Unterschieden wurde zwischen einem Verwandten 1. Grades und dem Lebensabschnittsgefährten beziehungsweise Verlobten, Freund oder der Freundin. Allerdings durfte während einer Liegezeit pro Besatzungsmitglied nur jeweils *ein* Partner an Bord sein, welches durch den Brigadeleiter überprüft wurde.<sup>116</sup> Grundsätzlich durfte privater Besuch von den Besatzungsmitgliedern nur im Heimathafen empfangen werden, Passagieren war es generell untersagt, Besuch zu empfangen.<sup>117</sup> Besichtigungen und Führungen außerhalb des Mannschaftsbereiches mussten vom Kapitän genehmigt werden.<sup>118</sup> Es war ausschließlich dem Kapitän vorbehalten, Sondergenehmigungen auszusprechen.<sup>119</sup> Außerdem musste jeder Besuch in einem Besucherbuch erfasst werden<sup>120</sup>, das sich zu

---

116 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 5.

117 Vgl. ebenda, Bl. 6.

118 Vgl. ebenda.

119 Vgl. ebenda.

120 Vgl. ebenda.

jeder Zeit an Bord zu befinden hatte, um im Bedarfsfall die sofortige Einsicht zu gewährleisten.

Eine Landgangsregelung für die Besatzung gab es nur in SW-Häfen. Hierbei konnte der Kapitän nach eigenem Ermessen Gruppenlandgang genehmigen. Über die Abwicklung desselben einschließlich bestimmter Praktiken und Möglichkeiten, das enge Sicherheitskorsett zu lockern bzw. zu umgehen, ist bereits an anderer Stelle hingewiesen worden.<sup>121</sup> Sollte ein Einzellandgang beantragt werden, wurden zur Situationseinschätzung Informationen aus der Botschaft der DDR, der Auslandsinstitution des VE KSH oder der Agentur eingeholt, und er konnte daraufhin zwischen 8:00 Uhr bis Sonnenuntergang erteilt werden.<sup>122</sup>

Betrachtet man die Unterlagen zur Sicherheit auf der „Arkona“, fallen zwangsläufig auch die Berichte zu einzelnen Problemen und Vorfällen auf. Es gab selbstverständlich auch einige technische Probleme, auf die einzugehen hier nicht notwendig ist, da sie nicht Gegenstand der Arbeit sind. Konzentriert man sich auf die Berichte, die von der Sicherheit an Bord mit dem Fokus auf die Besatzung handeln, erkennt man schnell, dass, obwohl die DDR vor der „Arkona“ schon zwei Kreuzfahrtschiffe betrieben hatte, in den ersten Monaten des Schiffsbetriebes ein chronischer Besatzungsmangel geherrscht hat, der sich vor allem in den Berichten der inoffiziellen Mitarbeiter bemerkbar gemacht hat.<sup>123</sup> Die Ursachen könnten verschiedener Natur gewesen sein. Ein mögliches Problem könnte darin bestanden haben, dass der Zeitraum zwischen dem Ankauf und der Inbetriebnahme des Urlauberschiffes zu kurz kalkuliert worden war und somit nicht ausreichend Zeit zur Verfügung stand, um geeignetes Personal zu akquirieren. Die „ständig zu erhöhen[den]“<sup>124</sup> strikten und detaillierten Sicherheitsüberprüfungen der Stasi haben sicherlich auch ihren Teil dazu beigetragen, dass mögliche zukünftige Besatzungsmitglieder abgelehnt bzw. als

---

121 Kapitel 3.1 Geheime Richtlinien zu Sicherheitsüberprüfungen, S. 21.

122 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 6, Weisung des Generaldirektors Nr. 15/85 zur Durchsetzung der Weisung des Ministers für Verkehrswesen zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord von DDR-Schiffen, überarbeitete Fassung v. 02.02.1987.

123 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 217, Bericht über eine Reise mit der MS „Arkona“, in dem die Ursachen für die Unzufriedenheit der Besatzung und der Personalmangel beschrieben wird v. 02.12.1985.

124 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2513, Bl. 4.

potenzielles Sicherheitsrisiko eingestuft worden waren, bevor sie zum Einsatz kommen konnten. Allerdings konnten die Besatzungsmitglieder auch während ihres Einsatzes als Risiko eingeschätzt und abgezogen werden. So heißt es in einem Vermerk, dass „[i]m Ergebnis operativer Überprüfungsmaßnahmen zu insgesamt 12 Besatzungsmitgliedern wegen vorliegender Unzuverlässigkeits-hinweise [sic] [...] 5 Personen im Zusammenwirken mit dem Betrieb vorbeugend aus dem Besatzungsstamm herausgelöst [wurden].“<sup>125</sup>. Ein weiterer Aspekt für den Mitarbeitermangel könnte das unterschiedlich starke Personalangebot im Verlauf der Historie der Urlauberschiffe gewesen sein. Wo die DDR für die damaligen Verhältnisse auf der „Völkerfreundschaft und der „Fritz Heckert“ noch genügend Personal zur Verfügung hatte, hat dies für die Vollausslastung auf der „Arkona“ und den daraus resultierenden Personalbedarf, einschließlich der Chartereinsätze in den Herbst- und Wintermonaten, nicht mehr genügt.

### **3.3 Die Indienststellung aller Besatzungsgruppen in chronologischer Reihenfolge**

Zwischen dem 15.07.1985 und dem 06.10.1985 vollzog sich ein Prozess, der die Konstitution der endgültigen Besatzung zum Inhalt hatte. Der Flaggenwechsel war zwar am 29.08.1985 erfolgt, allerdings befanden sich seit Mitte Juli 1985, also eineinhalb Monate vor der Übernahme schon verschiedene Gruppen von Besatzungsmitgliedern an Bord der damaligen MS „Astor“, jedoch erst am 06.10.1985 wurde die Besatzung vollends komplettiert.

Laut einem Informationsschreiben vom 03.06.1985, das von oder für die Hauptabteilung XIX verfasst worden war – da das Dokument keine Signatur enthält lässt sich dies nicht mehr eindeutig feststellen – sollte ab dem 15.07.1985 eine Führungsgruppe bestehend aus sechs leitenden Offizieren zum Einsatz auf dem Passagierschiff kommen, um die praktische Beherrschung der Schiffsanlagen zu erlernen.<sup>126</sup> Aus einem Entwurf vom 17.07.1985 geht

---

125 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2239, Bl. 63, Vermerk von Major Lampe zur Vorbereitung des Werftaufenthaltes des MS „Arkona“ in Hamburg v. 22.03.1989.

126 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 12, Information zum Stand der Vorbereitung der Indienststellung des neuen Passagierschiffes v. 03.06.1985.

hervor, dass die Führungsgruppe erst am 22.07.1985 an Bord gehen sollte und bis zum 11.08.1985 als Passagiere auf der Route von Hamburg über Großbritannien, Grönland und Island nach Cuxhaven mitreisen sollte.<sup>127</sup> In einem Vermerk der Hauptabteilung XIX Abteilung II/2 vom 24.06.1985 ist jedoch die Rede von einem Einsatz vom 24.07.1985 bis zum 11.08.1985 von Edinburgh/Schottland nach Cuxhaven. Aus der Information von bzw. an die Hauptabteilung XIX vom 31.07.1985 geht letztendlich zweifelsfrei hervor, dass die Führungsgruppe am 22.07.1985 ihre Tätigkeit an Bord des Urlauberschiffes aufgenommen hat.<sup>128</sup> Jedenfalls lässt die Benennung dieser Gruppe eine gewisse Verwirrung aufkommen. In den Akten des Ministeriums für Staatssicherheit ist immer von der sogenannten *Führungsgruppe* die Rede, der zusätzlich der Leiter der Hauptabteilung Technik des VE KSH, Genosse Voß, zur Seite gestellt wurde. Dagegen ist im Entwurf der Direktive des Seefahrtsamtes von einer *Delegation des VEB DSR* die Rede, in welcher Voß direkt als Gruppenmitglied aufgeführt wird, jetzt allerdings als Leiter der Hauptabteilung für Flotteninstandhaltung.<sup>129</sup>

In allen vorliegenden Dokumenten sind jeweils immer die gleichen sechs Personen aufgelistet:<sup>130</sup>

- Karl-Heinz Hübscher, Kapitän bzw. Delegationsleiter
- Karl Stier, Leitender Technischer Offizier
- Heinrich Kummer, Oberzahlmeister
- Gerd Michel, I. Nautischer Offizier
- Hans-Joachim Zeigert, Leitender Funkoffizier
- bis 05.08.1985: Genosse Voß, HA-Leiter Technik bzw. Flotteninstandhaltung

---

127 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 20, Direktive des Generaldirektors und dessen Stellvertreter für die Dienstreise einer Delegation des VEB DSR v. 22.07.1985-11.08.1985 auf der MS „Arkona“ v. 17.07.1985.

128 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 49, Information der HA XIX zum Stand der Vorbereitung der Indienststellung des Passagierschiffes MS „Arkona“ v. 32.07.1985.

129 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 20.

130 Vgl. ebenda.



- ab 05.08.1985: Genosse Walther, I. Technischer Offizier

Der konkrete Auftrag und die Zielstellung des genannten Personenkreises bestand darin, Informationen einzuholen und zu sammeln, um eine reibungslose Übernahme des Urlauberschiffes in die Flotte der DSR zu garantieren.<sup>131</sup> Der Kontakt mit anderen Fahrgästen war strikt verboten, und auch der Kontakt mit Besatzungsmitgliedern und die Teilnahme an Veranstaltungen im Freizeitbereich waren ausschließlich nur mit der Sondergenehmigung des Kapitäns bzw. Delegationsleiters erlaubt.

Die Zusammensetzung ab dem 05.08.1985 spiegelt im Wesentlichen auch die Zusammensetzung der Positionen innerhalb des engeren Schiffsrates vom 22.05.1985 wieder. In diesem ist zusätzlich als Ersatzkapitän Gerhard Prill genannt und als I. Technischer Offizier ist nicht wie später Genosse Walther aufgeführt, sondern Artur Schwarz. Als letztes Mitglied des engeren Schiffsrates wurde der Politoffizier Fritz Hinz bestätigt.<sup>132</sup>

Einem Vermerk von Oberstleutnant Jahr, dem Leiter der Abteilung Hafen zufolge, waren diese acht Personen zum 22.05.1985 als bestätigter Kader an das MfS übergeben worden, nachdem der Generaldirektor der Deutschen Seereederei, Arthur Maul, keine Einwände erhoben hatte.<sup>133</sup> Da dieser Vermerk allerdings vom 22.05.1985 stammt, kann vermutet werden, dass zwar Artur Schwarz zu diesem Zeitpunkt bestätigt war, er den Sicherheitsüberprüfungen des Ministeriums für Staatssicherheit nicht stand gehalten hat und Genosse Walther daraufhin eingesetzt wurde, da die Zusammenstellung vom 22.07.1985 wohl die letztendlich getroffene Entscheidung darstellt. Eine weitere Veränderung besteht in der von der DSR bestätigten Position des Politoffiziers in Form von Fritz Hinz. In einem Bericht von der zweiten Ostseereise zwischen dem 27.10.1985 und dem 06.11.1985 ist von einem Genossen Weder als Politoffizier die Rede. Der Schluss liegt nahe, dass auch hier die Person Fritz Hinz nicht durch die Sicherheitsüberprüfung des Ministeriums für Staatssicherheit

---

131 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 20.

132 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 21, Vermerk von Oberstleutnant Jahr über die Vorabstimmung der Kader für den engeren Schiffsrat v. 22.05.1985.

133 Vgl. ebenda.

gekommen ist und durch ein kleines oder größeres Detail abgelehnt worden war, was im Einzelnen nicht mehr nachvollziehbar ist.

Direkt anschließend begab sich eine zweite Gruppe am 11.08.1985 an Bord der „Arkona“. Unter der Leitung des *Neptun* Hoteldirektors Wenzel kamen der Chefkoch, der Chefsteward, der Oberzahlmeister und der Direktor des VEB Schiffsversorgung an Bord, um sich wie bereits ihre Vorgänger, bis zum 27.08.1985 mit dem Schiff vertraut zu machen.<sup>134</sup> Auch aus diesem Vorgang kann man den engen Zusammenhang zwischen den Interhotels und dem Betrieb der Urlauberschiffe ersehen.

Mit dem Flaggenwechsel und der darauffolgenden Wertzeit, begab sich ein Übernahmekommando an Bord. Dieses bestand aus 82 Besatzungsmitgliedern.<sup>135</sup> Das Übernahmekommando verblieb während der gesamten Wertzeit in Belgien an Bord der „Arkona“.<sup>136</sup> Darauf folgte am 15.09.1985 das Überführungskommando mit einer 60-Mann starken Besatzung. Während der Anpassungsreparaturen in verschiedenen Bereichen sollte diese Besatzung die vorhandenen Anlagen übernehmen.<sup>137</sup> Ob diese Besatzungsgruppe zum Übernahmekommando dazu gekommen ist, oder ob das vorherige Kommando zurück nach Rostock beordert wurde, lässt sich aus den Unterlagen nicht erschließen.

Zum Einlaufen im Hafen von Warnemünde am 06.10.1985 wurde die Besatzung vervollständigt.<sup>138</sup> Nach einigen Tagen Übung für die gesamte Besatzung stach die „Arkona“ am 15.10.1985 zu ihrer ersten Ostseereise unter DDR-Flagge in See.<sup>139</sup> Dass an diesem sonnigen Oktobertag des Jahres 1985 das letzte Urlauberschiff der DDR auf seine erste Reise ging und seinen kurzen

---

134 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 33, Vermerk von Major Lampe zum Stand der Einsatzvorbereitung des Objektes „A“ v. 24.06.1985.

135 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 68, Leiterinformation von Oberstleutnant Jahr zur Übernahme des Passagierschiffes „Astor“ v. 30.08.1985.

136 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 13, Vermerk von Oberstleutnant Jahr über eine Beratung zur Vorbereitung der Indienststellung eines neuen Passagierschiffes v. 15.05.1985.

137 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 12, Information zum Stand der Vorbereitung der Indienststellung eines neuen Passagierschiffes v. 03.06.1985.

138 Vgl. ebenda, Bl. 13.

139 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 84, vorläufiger Routenplan für neun geplante Reisen im Jahr 1985 und 1986 v. 02.09.1985.

Dienst antrat, mithin die letzte „Möglichkeit des wahren Sozialismus“ zur See Gestalt annahm, hat zu diesem Zeitpunkt gewiss niemand geahnt.



Bundesarchiv, Bild 183-10626-1014-020  
Foto: UDK, Hubert / 10. Oktober 1985

Abbildung 3: Kapitän Karl-Heinz Hübscher auf der Brücke der MS "Arkona" v.  
15.10.1985

## 3.4 Inoffizielle Mitarbeiter innerhalb der Besatzung

In den Originalakten der BStU finden sich eine Vielzahl von Berichten von inoffiziellen Mitarbeitern, die diese geschrieben und an offizielle Stellen weitergegeben haben. Es sind diese Berichte sowie einige offizielle Dokumente, in denen der Einsatz von inoffiziellen Mitarbeitern auf den Urlauberschiffen ausdrücklich angeordnet und geplant wird. Daraus lässt sich eine Übersicht gewinnen über den Stand und die Arbeitsweise der inoffiziellen Mitarbeiter. Natürlich kann nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass man auf diese Weise alle seiner Zeit in Dienst befindlichen inoffiziellen Mitarbeiter erfasst hat.

In den folgenden beiden Kapiteln wird zwischen den inoffiziellen Mitarbeitern innerhalb der Besatzung und jenen in der Führungsgruppe unterschieden. Neben den offiziellen Dokumenten werden hier auch Berichte analysiert, die von Personen verfasst wurden, die nicht als operative Mitarbeiter geführt worden waren und die von sich aus – sozusagen aus freien Stücken – Berichte an das Ministerium für Staatssicherheit geschrieben haben.

Um dem Persönlichkeitsrecht und dem Datenschutz des Stasi-Unterlagen-Gesetzes nachzukommen, werden in diesem Kapitel zwar die Decknamen der inoffiziellen Mitarbeiter genannt, nicht jedoch ihre Klarnamen. Sollten die IM mit Dienstgrad genannt werden, so werden explizit keine Zeiträume genannt, damit keine offensichtlichen Rückschlüsse auf konkrete Personen gezogen werden können, da es zum Beispiel immer nur einen Kapitän an Bord des Schiffes gab, der seinen Dienst verrichtet hat.

Grundsätzlich wird schon in der zuvor erwähnten Richtlinie 1/82 der Einsatz operativer Kräfte angeordnet, die auch in Schlüsselpositionen einzusetzen waren.<sup>140</sup> Der Einsatz inoffizieller Mitarbeiter diente der Vorbeugung und Verhinderung feindlicher Handlungen aller Art.

---

<sup>140</sup> Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 26, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

Folgende Ziele sollten dabei erreicht werden:<sup>141</sup>

- alle Pläne, Absichten und Maßnahmen des Gegners, die sich gegen das Schiff und seinen Einsatz richten, rechtzeitig zu erkennen und vorbeugend zu verhindern
- Gewährleistung einer ständigen, politisch-operativen Lageeinschätzung
- rechtzeitig mögliche Störfaktoren auszumachen, die sowohl den Einsatz als auch die Umsetzung damit verbundener politischer Zielstellungen hemmen
- voraussichtlich Hinweise auf das Wirken politisch-ideologischer Diversion, der gegnerischen Kontaktpolitik und Abwerbungstätigkeiten zu erkennen, um Hinweise auf Straftaten, wie das ungesetzliche Verlassen der DDR sowie andere feindliche Angriffe zu verhindern
- ständige Kontrolle und differenzierte, sicherheitspolitische Überprüfung sowohl der für die Stammbesatzung vorgesehenen Besatzungsmitglieder als auch deren Urlaubs- und Krankheitsreserve, um Unsicherheitsfaktoren rechtzeitig vorzubeugen bzw. sie zu eliminieren
- Hinweise zu Personen, die insbesondere im Wirtschaftsbereich Störhandlungen verursachen oder andere feindliche Tätigkeiten beabsichtigen, zielgerichtet operativ zu bearbeiten
- Vorhandene neuralgische Punkte im Bereich der operativen Sicherheit herauszuarbeiten, um eine sichere Schiffsführung und ein hohes Niveau im Service- und Betreuungsbereich zu gewährleisten und sicherzustellen
- Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen Sicherheit, Ordnung und Disziplin an Bord durchzusetzen und ständig zu vervollkommen

Die Ziele eines solchen Einsatzes sind also primär auf die Sicherung von Gefahrenherden und kritischen Stellen an Bord des Schiffes gerichtet.

---

<sup>141</sup> Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 77-78, Von der HA XIX/II aufgestellte Thesen für die Erarbeitung der Sicherungskonzeption zu Objekt „A“ v. 21.08.1985.

Obwohl die oben genannten Zielstellungen natürlich auch für die inoffiziellen Mitarbeiter innerhalb der Führungsgruppe bindend waren, wurden die Aufgaben für die inoffiziellen Mitarbeiter in Schlüsselpositionen in der Richtlinie noch einmal separat aufgelistet. Zusätzlich zum Sicherheitsaspekt kommen nun auch politisch- und moralisch motivierte Zielstellungen zu den zu erfüllenden Aufgaben hinzu. Auffällig ist, dass im direkten Vergleich zur vorhergehenden allgemeinen Zielstellung für inoffizielle Mitarbeiter die Ziele für IM in Führungspositionen wesentlich kürzer und präziser gefasst sind, obwohl sie grundlegend den gleichen Sinn haben.

Während ihres Einsatzes sollen sich die IM in Schlüsselpositionen auf Grundlage einer qualifizierten politisch-operativen Lageeinschätzung vorrangig auf folgende Punkte konzentrieren:<sup>142</sup>

- sicherheitspolitische Interessen des MfS während der Reise und an Land durchzusetzen
- Unsicherheitsfaktoren unter der Besatzung und den Passagieren rechtzeitig zu erkennen und zu beseitigen
- eine hohe Ordnung, Sicherheit und Disziplin an Bord zu gewährleisten
- Maßnahmen zur vorbeugenden Verhinderung und zur Abwehr terroristischer Anschläge durchzusetzen und wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung anderer operativ-bedeutsamer Gewaltakte und -Handlungen durchzuführen

Zwar ist der Einsatz inoffizieller Mitarbeiter auf den Vorgängerschiffen der „Arkona“ nicht Teil dieser Arbeit, allerdings wird in einem Dokument der Wiedereinsatz einiger Mitarbeiter, die sich im früheren Schiffsdienst bewährt hatten, erwogen. So sollten fünf inoffizielle Mitarbeiter, zwei Gesellschaftliche Mitarbeiter Sicherheit GMS und sechs Kontaktpersonen, die schon auf der „Völkerfreundschaft“ eingesetzt waren, erneut überprüft werden, um festzustellen, ob und in welcher Form ein Wiedereinsatz auf dem neuen Passagierschiff erfolgen

---

<sup>142</sup> Vgl. BStU, MfS, BdL/Dok., Nr. 7418, Bl. 78, Richtlinie Nr. 1/82 zur Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen v. 17.11.1982.

sollte.<sup>143</sup> Weiterhin wird in der Akte eingeschätzt, dass auf der „Arkona“ mindestens 14-20 Quellen erforderlich sein würden, wobei wenigstens zehn davon im Mannschaftsbestand untergebracht werden und durch einen Führungs-IM gesteuert werden sollten. Auch der Einsatz eines Offiziers im besonderen Einsatz ist in der Akte vermerkt. Dieser OibE sollte für einen ständigen Einsatz auf der „Arkona“ eingesetzt werden. Ihm oblag es, die gesamte Organisation der operativen Arbeit an Bord zu betreuen, die auch eine Klärung der sogenannten „Wer ist wer“-Frage in sich einschloss. Damit gehörte es zu den vorrangigen Aufgaben eines OibE, eine Art „Who is who“ der jeweiligen Passagierlisten zu erarbeiten, um daraus Schlussfolgerungen für die Gewährleistung der Sicherheit ableiten zu können.

Allein unter den sechs Mitgliedern der Führungsgruppe befanden sich vier inoffizielle Mitarbeiter. Wer genau in der sechsköpfigen Führung nicht als IM registriert war, lässt sich nicht genau feststellen. Dass es vier waren, geht aus einem Vermerk zur Einsatzvorbereitung von *Objekt A* hervor, indem festgehalten wird, dass „[a]lle IM [...] ihr Einverständnis [erklärten] [...] und [...] diese Aufgabe als Auftrag des MfS [akzeptierten].“<sup>144</sup>.

Daher kann als sicher gelten, dass sich schon während der NSW-Reisen in der Vorbereitungsphase vor dem Flaggenwechsel inoffizielle Mitarbeiter an Bord befanden. Sicher ist auch, dass sich auf allen Fahrten nach dem Ankauf und vor dem Flaggenwechsel mindestens ein inoffizieller Mitarbeiter an Bord der „Arkona“ bzw. damals der „Astor“ befand, der regelmäßig Berichte unter dem Namen IM „Harry Hoffmann“ an das MfS geschrieben hat.<sup>145</sup> Mit anderen Worten, auch auf dem *Traumschiff des Sozialismus* war das MfS von Anfang an allgegenwärtig.

Um nach der ersten Ostseereise einen groben Überblick über die genaue Anzahl der inoffiziellen Mitarbeiter zu bekommen, kann ein Bericht von

---

143 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2512, Bl. 34, Vorschläge zum Vorgehen bei der Gewährleistung der politisch-operativen Sicherung des Einsatzes des neuen Passagierschiffes v. 10.05.1985.

144 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 15, Vermerk zum Stand der Einsatzvorbereitung des Objektes „A“ v. 24.06.1985.

145 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1192, Bl. 18-19, Information zum gegenwärtigen Stand der Indienststellung des Objektes -A- v. 10.07.1985.

Oberstleutnant Jahr vom 29.10.1985 zu Rate gezogen werden. In diesem geht es um die politisch-operative Lage an Bord der „Arkona“ während der ersten Ostseereise vom 15.-25.10.1985. Darin heißt es, dass „das Schiff gegenwärtig mit 25 IM/GMS inoffiziell abgesichert [ist], die vorwiegend in Schlüsselpositionen tätig sind.“<sup>146</sup> Daraus folgt, dass fünf inoffizielle Mitarbeiter mehr an Bord des Schiffes waren als geplant. So haben im Verlauf von fünf Jahren auf der „Arkona“ mindestens zwei Offiziere für Schiffssicherheit unter den Namen „Bernd“<sup>147</sup> und „Dieter“<sup>148</sup> Berichte und Einschätzungen an das MfS geschrieben. Auch zwei der Kapitäne haben unter den Decknamen „Nauticus“<sup>149</sup> und „Günter“<sup>150</sup> Beurteilungen für den Geheimdienst der DDR verfasst. Auch einer der Oberzahlmeister hat unter dem Decknamen „Harald Krüger“<sup>151</sup> Treff-Berichte und Protokolle übermittelt. Zuletzt ist aus den eingesehenen Akten der Funkoffizier „Andreas Falk“<sup>152</sup> bekannt, der während seiner Zeit auf der „Arkona“ nicht nur Berichte und Protokolle zu Besatzungsmitgliedern und Passagieren geschrieben hat, sondern auch, oder gerade wegen seiner Position, Verbindungsmann zum MfS an Land war.

Durch die inoffiziellen Mitarbeiter kommen nun auch Missstände an Bord der „Arkona“ ans Licht. In einer vierseitigen Zusammenfassung aller Berichte<sup>153</sup> wird zwar vom Kapitän und dem Politoffizier übereinstimmend eine gute Stimmung innerhalb der Besatzung bescheinigt, allerdings stehen die inoffiziellen Berichte und Aussagen dazu im Widerspruch und vermitteln ein differenzierteres Bild der Lage vor Ort.

So sollen schon während der ersten Ostseereise Anzeichen von Unzufriedenheit unter dem Wirtschaftspersonal geherrscht haben. Als besonderes

---

146 BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 152, Bericht über die Lage an Bord der MS „Arkona“ nach der ersten Ostseereise v. 29.10.1985.

147 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 2756/90, Informationen zu OibE „Bernd“.

148 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 2757/90 II/1, Informationen zu OibE „Dieter“.

149 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 2751/90, Informationen zu IMS „Nauticus“.

150 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 2388/90 I/1, Verpflichtungserklärung und Auftragserteilung von IMS „Günter“.

151 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 4270/91, Informationen zu IMS „Harald Krüger“.

152 Vgl. BStU, MfS, BV Rst., AIM 2332/90 I/1, Informationen zu IMS „Andreas Falk“.

153 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 151.



Problem werden hierbei die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord genannt. Was vom Kapitän als gute Stimmung unter der Besatzung betitelt wird, werten die inoffiziellen Mitarbeiter als physische und psychische Erschöpfung, vor allem beim Wirtschaftspersonal.<sup>154</sup> Dies war in erster Linie eine Folge der schon behandelten permanenten Unterbesetzung auf der „Arkona“.

Nicht einmal der Veranstaltungsbereich war vor inoffiziellen Mitarbeitern sicher. Während der zweiten Ostseereise vom 27.10. bis 06.11.1985 über Leningrad und Riga befand sich ein inoffizieller, nicht näher benannter Mitarbeiter in der Band *Präludium 40*. Die Zusammensetzung der Reisetilnehmer wird aus der Sicht dieses IM überwiegend aus FDGB-Urlaubern und einigen Bestarbeitern beschrieben. Obwohl die Band nur eine Dienstreise auf der „Arkona“ absolviert hat und natürlich nicht zur Stammbesatzung gehörte, wusste der IM zu berichten, dass viele Besatzungsmitglieder sich mit dem Gedanken trugen, ihren Dienst an Bord der „Arkona“ zu quittieren. Als mögliche Ursache für die vorhandene Unzufriedenheit mit den Arbeitszeiten und den eingeeengten Freizeitmöglichkeiten gibt er eine falsche Vorstellung vom Leben an Bord eines Schiffes an.<sup>155</sup>

Wie zuvor schon vermutet<sup>156</sup>, bestätigt sich in dem vierseitigen Bericht nun, dass Dieter Weder als Politoffizier auf der „Arkona“ seinen Dienst aufgenommen hat.<sup>157</sup> Zwar ist Politoffizier Weder erfolgreich durch die Sicherheitsbestimmungen des MfS gekommen, inoffizielle Quellen berichten jedoch, dass er durch die Art und Weise seines Auftretens an Bord maßgeblich zu der geschilderten Unzufriedenheit und Verunsicherung der Besatzung beigetragen hat.<sup>158</sup> Unter anderem werden ihm ein übersteigertes Geltungsbedürfnis und ein auffälliges Vorteilsstreben bescheinigt. Eine ausführliche Analyse würde ohne Zweifel ins Psychologische führen, denn ein Mangel dieser Sicherheitsbestimmungen lag offenbar im psychologischen Bereich. Es ist ein großer Unterschied, ob

---

154 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 152.

155 Vgl. ebenda, Bl. 217, Bericht eines Bandmitgliedes der Band „Präludium 40“ während der zweiten Ostseereise v. 02.12.1985.

156 Kapitel 3.3 Die Indienststellung aller Besatzungsgruppen in chronologischer Reihenfolge, S. 37.

157 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 153.

158 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 152.

bestimmte negative Eigenschaften einer Person – etwa Ehrgeiz und übergroßes Selbstbewusstsein – bei Vorgesetzten an Land oder bei einer länger dauernden Schiffsreise zu Tage gefördert werden. Jede Persönlichkeit ist einzigartig und sie wird folglich in verschiedenen Situationen unterschiedlich reagieren. Dennoch folgt das Leben auf einem Schiff generell anderen Gesetzen und Normen und ist in keiner Weise vergleichbar mit dem Leben an Land. Auf einem Schiff, wo man sich kaum vereinzeln kann, kommen natürlich auch negative Eigenschaften verstärkt zum Ausdruck. Hier kommen viele Menschen über einen längeren Zeitraum Tag für Tag ohne Ausweichmöglichkeiten zusammen und die Kunst, sich zu arrangieren, ist auf See in besonderer Weise gefragt.

Basierend auf den Lageeinschätzungen geben die inoffiziellen Informanten auch Vorschläge zu Veränderungen und Hilfsmaßnahmen. Hierbei fällt auf, dass zwar, wie schon erwähnt, 1985 25 IM/GMS an Bord der „Arkona“ waren, die IM sich aber für eine weitere Auswahl und operative Vorbereitung zusätzlich ausgewählter inoffizieller Kräfte aussprechen.<sup>159</sup> Daraufhin haben im Oktober 1986 31 Informanten ihren Dienst an Bord aufgenommen<sup>160</sup> und wurden im März 1987 mit noch einmal 3 IM's verstärkt. Im Jahr 1988 waren es 33 IM/GMS und letztlich im Herbst 1989 waren es noch 8 inoffizielle Mitarbeiter, die sich innerhalb der Besatzung befunden haben.<sup>161</sup> Daraus folgt, dass während einer Vollbesetzung der „Arkona“ mit etwa 240 Besatzungsmitgliedern, 34 inoffizielle Mitarbeiter waren. Legt man die Gesamtstärke der Besatzung zu Grunde, waren damit ca. 15% der Besatzungsmitglieder IM's oder Kontaktpersonen des MfS.

Der Bericht spricht sich offiziell dafür aus, bis zum Antritt der Kubareise am 21.11.1985 einen Sicherheitsinspektor an Bord der „Arkona“ einzusetzen, der ein Offizier im besonderen Einsatz aus den Reihen des MfS sein sollte.<sup>162</sup> Die schon erwähnten besonderen Sicherheitsrisiken einer kombinierten

---

159 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 153.

160 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 1458, Bl. 133, Einschätzung der Abteilung Hafen v. 09.10.1986, zitiert nach Stirn, 2011, S. 276.

161 Vgl. Stirn, 2011, S.276.

162 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 3063, Bl. 154.

Schiffs- und Flugreise mögen für diese Empfehlung ausschlaggebend gewesen sein. Dass es mindestens zwei OibE auf der Stelle des Offiziers für Schiffssicherheit gegeben hat, haben die schon genannten Akten über die inoffiziellen Mitarbeiter gezeigt.<sup>163</sup>

Für die Reise nach Kuba, die ab dem 21.11.1985 erfolgte, lag ein Vorschlag für den Einsatz operativer Mitarbeiter vor. Die angehängte Ausarbeitung zur Organisation und Durchführung der Sicherung kam von Generalmajor Fiedler, dem Leiter der HA VI<sup>164</sup>, der jeweils zwei Mitarbeiter, vorwiegend aus dem Bereich Auslandstourismus, für die „Arkona“ vorschlug.<sup>165</sup> Sie sollten für jede Reise von Warnemünde nach Havanna, und nach dem erfolgten Passagierwechsel auch wieder zurück, eingesetzt werden. Somit kamen auf drei Kubareisen insgesamt sechs Fahrten mit jeweils zwei operativen Mitarbeitern zusammen. Dies wären zwölf Mitarbeiter zur politisch-operativen Absicherung einer Touristenreise in das sozialistische Kuba – was wohl für sich selbst spricht.

Besonders hervorzuheben ist der letzte Satz, den Fiedler unter seine Einschätzung setzt: „Die erstgenannten Mitarbeiter sind die, welche dem Kapitän und dem Hauptreiseleiter namentlich genannt werden.“<sup>166</sup> Besonders interessant ist diese Aussage deswegen, weil Fiedler noch in seinem vorhergehenden Vorschlag zur Sicherung der Touristenreisen davon ausgeht, dass die Positionen des Kapitäns und des ersten Funkoffiziers mit einem OibE besetzt sein sollten.<sup>167</sup> Der Plan, pro Reise nur einen OibE einzusetzen, war damit bereits überholt und von der Wirklichkeit eingeholt worden.

---

163 Kapitel 3.4 Inoffizielle Mitarbeiter innerhalb der Besatzung, S.44.

164 Die Hauptabteilung VI unter der Leitung von Generalmajor Heinz Fiedler (Hautabteilungsleiter von 1970-1990) war zuständig für die Sicherung, Kontrolle und Überwachung des Ein- und Ausreiseverkehrs, sowie von Transitverkehr, Passkontrolle und Tourismus.

165 Vgl. BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 55-56, Anlage zum Vorschlag von Generalmajor Fiedler zur Organisation und Durchführung der Sicherung in die Republik Kuba v. 10.10.1985.

166 Ebenda.

167 Vgl. ebenda, Bl. 54, Vorschlag von Generalmajor Fiedler zur Organisation und Durchführung der Sicherung in der Republik Kuba v. 10.10.1985, siehe auch S. 44, Informationen zu IMS „Nauticus“, IMS „Günter“ und IMS „Andreas Falk“.

Es war die Aufgabe des Offiziers für Sicherheit, den Mitarbeitern der Hauptabteilung VI in Berlin täglich Informationen zu übermitteln.<sup>168</sup> Ein besonderes Augenmerk lag hierbei bei Informationen zu den Passagieren, über notwendige Kursänderungen, die das Anlaufen von nicht vorgesehenen Häfen erforderlich machten, sowie zur politischen und operativen Lage an Bord. Entgegen den Behauptungen des Kapitäns, Journalisten und Autors Gerd Peters, der Kapitän auf der „Völkerfreundschaft“ war, dass der Sicherheitsoffizier „ganz und gar nicht“<sup>169</sup> hauptamtlicher Mitarbeiter war, kann belegt werden, dass der Sicherheitsbeauftragte beziehungsweise der Offizier für Schiffssicherheit ein OibE war, und dieser dem Kapitän direkt unterstellt war. Ein Offizier in besonderem Einsatz war bekanntermaßen immer ein hauptamtlicher Mitarbeiter des MfS.

Eine der Hauptaufgaben des OibE bestand darin zu verhindern, dass DDR-Bürger das Schiff und in der Folge die DDR ungesetzlich verlassen.<sup>170</sup> Um diese Aufgabe zu skizzieren ist wieder ein Beispiel hilfreich. Grundlage ist ein leider unvollständiger Bericht über die zweite Hochseeschiffsreise in die Republik Kuba vom 09.12. bis 27.12.1985. Wie zuvor festgestellt wurde, ist nur ein Teil der inoffiziellen Mitarbeiter dem Kapitän und anderen Personen bekannt gewesen, sodass es nicht weiter verwunderlich ist, dass in diesem Bericht nur sechs IM genannt wurden. Natürlich werden weitere inoffizieller Mitarbeiter an Bord gewesen sein, da es unwahrscheinlich ist, dass das MfS weniger IM während einer Kubareise einsetzt als auf einer Reise von Rostock in die ehemalige Sowjetunion. Angegeben sind in diesem Bericht sechs IM, die schwerpunktmäßig dazu eingesetzt wurden, gefährdete Personen bzw. gefährdete Passagen zu sichern und insbesondere ein operativ interessantes Ehepaar aus Dresden zu kontrollieren und zu überwachen.

---

168 Vgl. BStU, MfS, HA VI, Nr. 11956, Bl. 81, Informationen zur Zusammenarbeit vom Offizier für Schiffssicherheit und einem Mitarbeiter der HA VI von Generalmajor Fiedler und Generalmajor Mittag, undatiert.

169 Peters, 2006, S. 279.

170 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2513, Bl. 97, Bericht zu den Ergebnissen der politisch-operativen Sicherung der Hochseeschiffsreise mit dem MS „Arkona“ in der Zeit vom 07.12.-27.12.1985 in die Republik Kuba v. 13.1.1986.

Die Bedeutung, die materiellen Werten<sup>171</sup> und Besitztümern in den Berichten im Allgemeinen zukam, wurde schon kurz angesprochen. Wie das MfS diese Anforderungen überprüft hat, beziehungsweise welche Maßnahmen in diesem Zusammenhang ergriffen wurden, um die *Sicherheit* zu wahren, ist bereits aufgezeigt worden. Da bei dem besagten Ehepaar vermutet wurde, dass diese angeblich vorgehabt hätten, die DDR ungesetzlich zu verlassen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Offizier für Sicherheit eine Kabinenkontrolle durchgeführt<sup>172</sup>. Um *Das Leben der Anderen* zu erfassen und Informationen zu sammeln, um eine operative Entscheidung zu treffen, bildete in diesem Fall das Meer bzw. ein Urlauberschiff den Hintergrund. Auch hier ist davon auszugehen, dass das Ehepaar nichts von dieser Durchsuchung gewusst hat. Laut Bericht haben die IM Hinweise gesucht, die den Verdacht des Abspringens von Bord bestätigen. Die konspirative Kontrolle hat aber laut Aussage im Bericht diesbezüglich keine konkreten Ergebnisse erbracht. Für die Durchsuchung haben den IM Aussagen des Ehepaares gereicht, in denen sie sich für den Ärmelkanal besonders interessierten und wissen wollten, ob nach der ersten Kubareise alle Passagiere wieder in Berlin angekommen waren.<sup>173</sup> Man braucht sich dazu nur vorzustellen, wie knapp diesem nichts ahnenden Paar auf seiner lang ersehnten Kubareise das Schicksal von Bautzen erspart geblieben ist. Auf diese Weise kann man konkreter nachvollziehen, was es bedeutete bzw. was wohl gemeint war, wenn der Kapitän laut Sicherheitsanordnung verpflichtet war, „diese Weisung *schöpferisch* und *allseitig*, auch unter komplizierten Bedingungen, konsequent durchzusetzen.“<sup>174</sup>.

---

171 Kapitel 3.1 Geheime Richtlinien zu Sicherheitsüberprüfungen, S. 23f.

172 Vgl. BStU, MfS, HA XIX, Nr. 2513, Bl. 97.

173 Vgl. ebenda.

174 Ebenda, Bl. 4.

## 4 Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der *offizielle* Weg zum einen die Sicherheitsüberprüfungen waren, die die Besatzungsmitglieder hinsichtlich ihrer Einstellung, ihres Umfelds, ihrer Persönlichkeit und auch ihrer materiellen und ideellen Werte kontrolliert haben. Zum anderen waren es die Sicherheitsbestimmungen, die die Schiffsbesatzung in ihrer Freiheit und Persönlichkeit eingeschränkt haben, indem strikte Regelungen zum Beispiel zur *Besucher- und Betretensordnung* eingeführt wurden. Bei der Betrachtung der *inoffiziellen* Ebene fällt auf, dass es auch hier einen *bürokratischen* Weg gibt, der sich in den Anweisungen und Zielen für die inoffiziellen Mitarbeiter äußert. Vor allem der Einsatz von IM's im Offiziersbestand kommt besonders zur Geltung. Weiterhin hat sich herausgearbeitet, dass die Informanten auch Meinungsforschung betrieben haben – allerdings nicht so, wie wir das heutzutage gutheißen würden und kennen. Dass die IM die Passagiere und Besatzungsmitglieder nicht nur *ausspioniert* und *infiltriert* haben, zeigen die Beispiele für die Sicherungsmaßnahmen von Meerengen und die Durchsuchung der Kabine eines Dresdener Ehepaares, die sich nur auf reinen Vermutungen bzw. Äußerungen des Paares gestützt hatte. Bezeichnend für die Art und Weise, wie das MfS gearbeitet und gehandelt hat, ist, dass selbst das MfS seine *Geheimnisse* untereinander hatte, wie das Beispiel der operativen Mitarbeiter aus der Abteilung Auslandstourismus aufzeigt.

Anders als die DDR, die nach 40 Jahren Sozialismus in den hohen Wellen der Ökonomie versank, existiert die „Arkona“ – ihr letztes Urlauberschiff –, bis auf den heutigen Tag. Die „Arkona“ ist nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 noch bis 2002 und von 2002 bis 2010 unter dem Namen MS „Astoria“ unter bundesdeutscher Flagge gefahren. Zwischen 2010 und 2012 fuhr sie unter der Flagge der Bahamas mit dem Namen „Saga Pearl II“. Heute fährt die alte Hamburgerin immer noch als „Quest of Adventure“ unter Maltas Flagge über die Weltmeere. Ihr Überleben teilt sie mit dem Hotel *Neptun* in Rostock-Warnemünde, das, wie die *Interhotels* überhaupt, nach der Wende in Privatbesitz überging.

Eine wichtige Erkenntnis, die man aus dieser Arbeit ziehen kann und sicherlich ein eigenständiges Thema darstellt, ist, dass Schalck-Golodkowski der DDR-Führung vorgeschlagen hatte, die *Interhotels* als Modell für den Betrieb und die Ausstattung der Urlauberschiffe auszuwählen, und sie damit in das System der Devisenbeschaffung zu integrieren, das für die DDR ab den 80-er Jahren überlebensnotwendig wurde. Allerdings gab es zwischen den *Interhotels* und ihren schwimmenden Abbildern einen bereits herausgearbeiteten Unterschied: während jedes *Interhotel* der DDR mit einem entsprechenden *Intershop* ausgestattet war, in dem jeder, der im Besitz von Devisen war, am Luxus der westlichen Welt teilnehmen konnte, gab es diese spezielle Einrichtung, um den Devisenbestand zu erhöhen, auf den Urlauberschiffen nicht. Die so wichtigen Devisen konnten folglich nur durch das Chartergeschäft gewonnen werden.

Eine Institution wie der *Intershop*, der mit Waren von Swarovski, über Jakobs-Kaffee bis zu den Designer Stücken von Hugo Boss bis Armani mit allem ausgestattet war, was das Herz beehrte und als *Schaufenster des Westens* galt, hätte das propagandistisch vorgegebene Bild vom „wahren Sozialismus“ auf See durchkreuzt und schlicht ad absurdum geführt. Aus ökonomischer Sicht stellte die Zulassung einer zweiten Währung in einem sozialistischen Land wie der DDR die praktische Vorwegnahme des Kapitalismus dar. Der Berliner Philosoph Peter Ruben schreibt dazu: „Und so gewöhnt er [Erich Honecker, F. H.] die DDR-Bürger an ein Zahlungsmittel, das die kommende deutsche Einheit vorscheinen lässt [sic], ehe die Gehirne ihre faktische Möglichkeit zu denken bereit sind.“<sup>175</sup>

Wäre es gelungen, all diese Waren nicht nur auf den Urlauberschiffen, sondern im ganzen Land zu vernünftigen Preisen für Mark der DDR anzubieten, hätte die Stasi sich demnach ihre Schiffs-OibE und die Überfrachtung der Mannschaft mit IM's gewiss schenken können. Es hätte auf dem Schiff – wie später auf den Straßen von Leipzig – höchstwahrscheinlich geheißen: 'Wir bleiben hier!'. Das historische Experiment, den Sozialismus, der mit der gewaltsamen Durchsetzung des Gemeineigentums auf deutschem Boden begonnen

---

175 Ruben, 2006, S. 23.

hatte und eine historische Alternative zum Kapitalismus bildete, wäre wohl weitergegangen.

Genau hier lag das Problem, denn die Freiheit des *Dableibens* in der DDR konnten – oder wollten – sich viele beruflich gut ausgebildete Bürger der DDR aufgrund verlockender Aussichten im Westen nicht leisten. Die Stasi hatte zwangsläufig den zweifelhaften Beweis anzutreten, dass auch ein über die Maßen aufgeblähter Sicherheitsapparat nicht *alles* und *jeden* kontrollieren konnte. Der unentwegte Versuch, die innere Sicherheit durch bloße Kontrollmaßnahmen „ständig zu erhöhen“, war von vornherein zum Scheitern verurteilt gewesen. Den Preis, die persönliche Freiheit der Individuen so weit einzuschränken, bis die ökonomischen und politischen Entwicklungsmöglichkeiten vollkommen erschöpft waren, hat die DDR mit ihrem Scheitern bezahlt. „Wir hatten kein Konzept“<sup>176</sup>, hieß die einfache Wahrheit, die viele, die in der Wirtschaft und Politik verantwortlich dabei waren, nach der Wende gezogen haben.

An diesem Widerspruch ist die DDR wie die Titanic an einem Eisberg gescheitert und untergegangen. Den Anfang von ihrem raschen Ende, in dessen Folge die kommunistische Hinterlassenschaft in atemberaubendem Tempo vernichtet wurde, hat Peter Ruben treffend mit den Worten beschrieben: „[...] das Volk [...] nimmt [auf der Mauer Platz] und [trinkt] Sekt [...].“<sup>177</sup>

---

176 Ruben, 2006, S. 31.

177 Ebenda, S. 30.





---

## Literaturverzeichnis

BArch. DLZ/KoKo, Nr. 1240.

Bild-Zeitung v. 18.04.1985. S. 24.

Bröking, Klaus (2007): *MS Astor - MS Astoria. Eine deutsche Geschichte.*  
Königswinter.

BStU. MfS. BdL/Dok., Nr. 7519.

BStU. MfS. BdL/Dok., Nr. 7418.

BStU. MfS. BV Rostock, BdL, Rep. 1, Nr. 87/147.

BStU. MfS. BV Rst AIM 2332/90 I/1.

BStU. MfS. BV Rst AIM 2388/90 I/1.

BStU. MfS. BV Rst AIM 2751/90.

BStU. MfS. BV Rst AIM 2756/90.

BStU. MfS. BV Rst AIM 2757/90 II/1.

BStU. MfS. BV Rst AIM 4270/91.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 1192.

BStU. MfS. HA VI Nr. 11956.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 1458.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 2239.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 2512.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 2513.

BStU. MfS. HA XIX Nr. 3063.

BStU (Hrsg.) (2009): *Abkürzungsverzeichnis. Häufig verwendete Abkürzungen  
und Begriffe des Ministeriums für Staatssicherheit.* Berlin.

Buchheim, Christoph (1990): *Wirtschaftliche Hintergründe des Arbeiter-  
aufstandes vom 17.Juni 1953 in der DDR.* In: Vierteljahreshefte für  
Zeitgeschichte, 38. Jg. (1990). 3. Heft. S. 415–433. URL: [http://www.ifz-  
muenchen.de/heftarchiv/1990\\_3.pdf](http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1990_3.pdf) [Stand 09.05.2012].

Der Tagesspiegel v. 18.04.1985.

Der Tagesspiegel v. 23.06.1985.

Die Welt v. 15.08.1985.

Deutscher Bundestag, Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.) (1994): *Der Bereich Kommerzielle Koordinierung und Alexander Schalck-Golodkowski: Werkzeug des SED-Regimes. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses des 12. Deutschen Bundestages*. Textband. Bonn.

Elsenhans, Hartmut (Hrsg.) (1975): *Innere Systemkrisen der Gegenwart. Ein Studienbuch zur Zeitgeschichte*. Reinbek bei Hamburg.

Franz, Hans-Joachim (2010): *Genosse ermöglicht Seeleuten ihren Landgang*. Aus: *DDR ahoi. Unterwegs auf allen Meeren*. URL: <http://www.mdr.de/damals/avobjekt1830.html> [Stand 15.01.2013].

Hedtke, Ulrich/Warnke, Camilla (Hrsg.) (2006): *Peter Ruben - Philosophische Schriften*. Berlin. Online-Edition. URL: <http://www.peter-ruben.de/> [Stand: 21.01.2013].

Hkl (1985): *"Astor" wird Luxusliner für Parteigenossen*. In: Die Welt v. 15.08.1985. S. 3.

Jänicke, Martin (1975): *Krise und Entwicklung in der DDR. Der 17. Juni 1953 und seine Folgen*. In: Elsenhans, Hartmut (Hrsg.): *Innere Systemkrisen der Gegenwart. Ein Studienbuch zur Zeitgeschichte*. Reinbek bei Hamburg. S. 148–166.

Keuper, Frank/Puchta, Dieter G. (Hrsg.) (2010): *Deutschland 20 Jahre nach dem Mauerfall. Rückblick und Ausblick*. Wiesbaden.

Pehnert, Lutz [Drehbuch, Regie]; Effenberg, Peter/Seidel, Frank(MDR)/Buresch, Daniel (NDR) [Produktionsleitung]; Jakobs, Olaf [Produzent]; Heinz, Silke (MDR)/Balzer, Thomas (NDR) [Redaktion]; Fandrich, Wolfgang (MDR)/Rossbach, Sabine (NDR) [Leitung]; Dehler, Thomas [Erzähler]: *DDR ahoi. Unterwegs auf allen Meeren*. *Erstausstrahlung* MDR. 25.10.2010. - TV-Dokumentation PAL Farbe 45 min.

- Peters, Gerd (2006): *Vom Urlauberschiff zum Luxusliner. Die Seetouristik des VEB Deutsche Seereederei Rostock*. Hamburg.
- Ruben, Peter (2006): *Über den Platz der DDR in der deutschen Geschichte*. In: Hedtke, Ulrich/Warnke, Camilla (Hrsg.): *Peter Ruben - Philosophische Schriften*. Berlin. Online-Edition. URL: <http://www.peter-ruben.de/frames/files/Gesellschaft/Ruben%20-%20Ueber%20den%20Platz%20der%20DDR%20in%20der%20deutschen%20Geschichte.pdf> [Stand: 21.01.2013].
- SAPMO-BArch. NY 4182/965.
- Schleinitz, Egon G. (1985): *Alte "Astor" in den Osten - neue "Astor" liegt auf Kiel. Noch sind nicht alle Hintergründe des Verkaufs bekannt - Letzte Südafrika-Fahrt*. In: Der Tagesspiegel v. 23.06.1985. S. 38.
- Stirn, Andreas (2011): *Traumschiffe des Sozialismus. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953-1990*, 2. durchgesehene Aufl. Berlin.
- Tribüne v. 24.12.1958. S. 7.
- Tribüne v. 09.03.1960. S. 2.
- Tsp (1985): *Kreuzfahrtschiff MS "Astor" wurde abermals verkauft. Südafrikanische Reederei bestellt in Hamburg einen Neubau*. In: Der Tagesspiegel v. 18.04.1985. S. 30.
- Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, 38. Jg. (1990). 3. Heft. S. 415–433. URL: [http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1990\\_3.pdf](http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1990_3.pdf) [Stand 09.05.2012].
- Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, 41. Jg. (1993). 2. Heft. URL: [http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1993\\_2.pdf](http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1993_2.pdf) [Stand 09.05.2012].
- Wengst, Udo (1993): *Der Aufstand am 17. Juni 1953 in der DDR. Aus den Stimmungsberichten der Kreis- und Bezirksverbände der Ost-CDU im Juni und Juli 1953*. In: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, 41. Jg. (1993). 2. Heft. URL: [http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1993\\_2.pdf](http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1993_2.pdf) [Stand 09.05.2012].
- Zeigert, Hans-Joachim (1997): *MS Arkona. Kreuzfahrt ohne Grenzen*. Hamburg.

## **Eigenständigkeitserklärung**

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

---

München, den 21. Januar 2013

Farina Hüttner