

Kurt Steinheisser

# Neunzig Schwarze Stunden

Der Beginn eines bewegten Lebens



Autobiografie

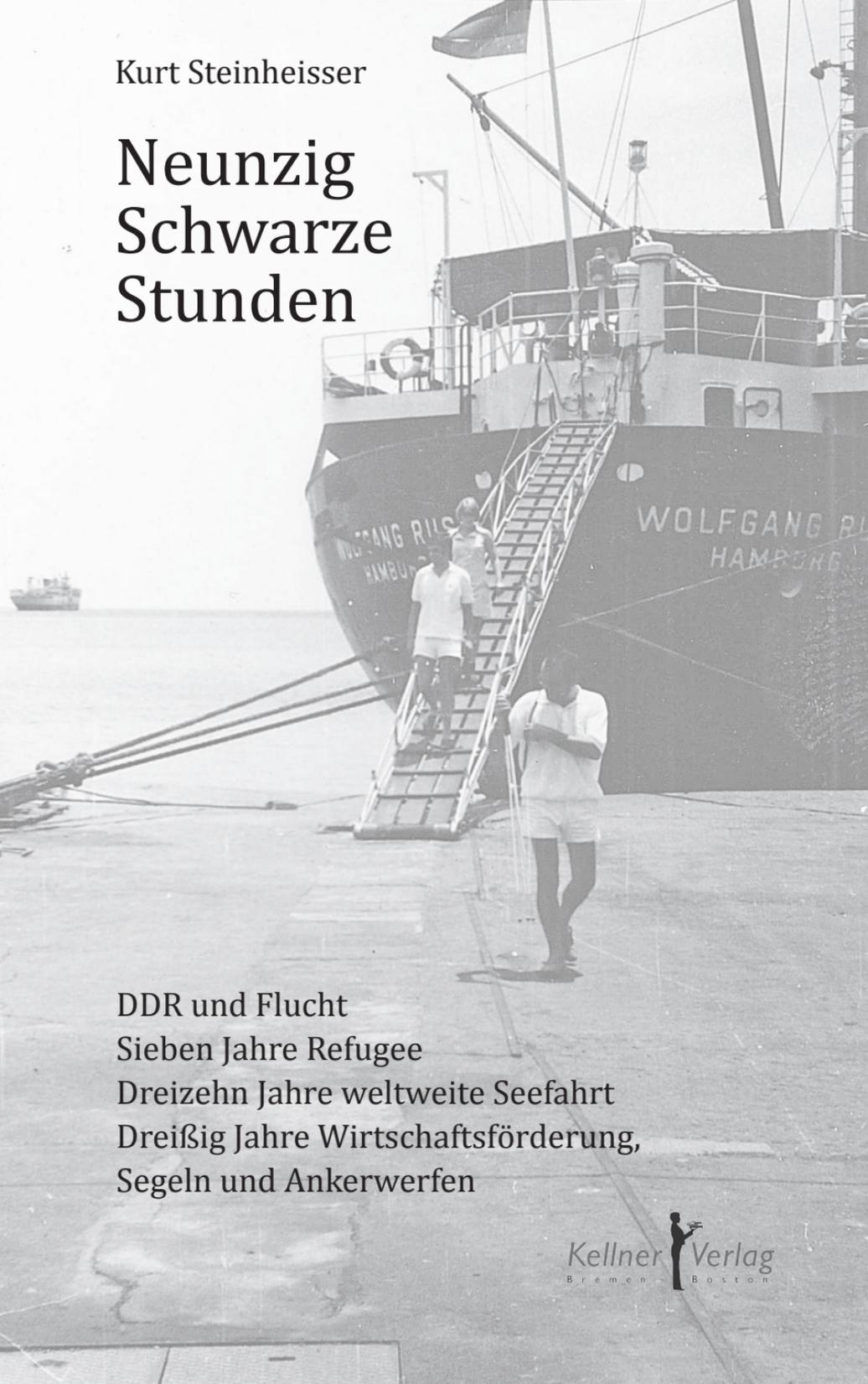
Kellner Verlag  
Bremen Boston

Kurt Steinheisser

# Neunzig Schwarze Stunden

DDR und Flucht  
Sieben Jahre Refugee  
Dreizehn Jahre weltweite Seefahrt  
Dreißig Jahre Wirtschaftsförderung,  
Segeln und Ankerwerfen

Kellner Verlag  
Bremen Boston



Auch dieses Buch ist bei der Deutschen Nationalbibliothek registriert. Die bibliografischen Daten können online angesehen werden unter:

**www.d-nb.de**

Die Flucht aus der DDR begann mit  
90 schwarzen Stunden im Frachtraum  
des Schiffes »Transmichigan«.

#### **IMPRESSUM**

---

© 2018 by **KellnerVerlag, Bremen • Boston**

St.-Pauli-Deich 3 • 28199 Bremen

Tel. 0421 - 77866 • Fax 0421 - 704058

sachbuch@kellnerverlag.de • www.kellnerverlag.de

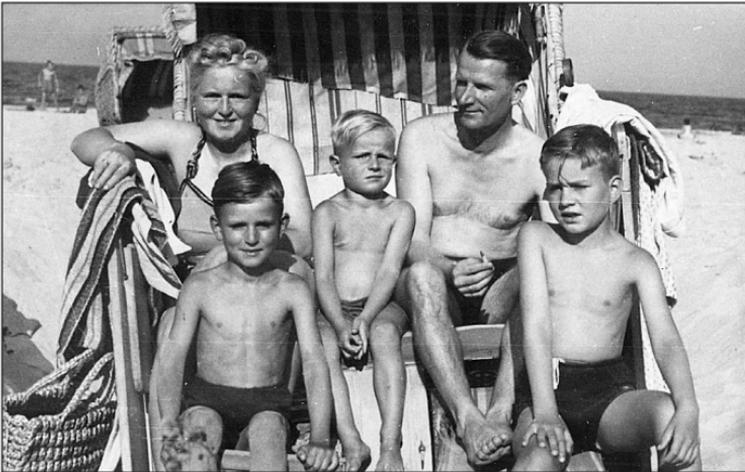
Lektorat: Bernd Gosau

Satz: Manuel Dotzauer

Umschlag: Christian Becker

**ISBN 978-3-95651-177-6**

»Mutti, Vati, man sieht ja  
gar gar nicht dem Ende!«  
Kurt Steiheisser, vierjährig,  
als er zum ersten Mal die See sah.



1950

Für Gaby

# Inhalt

Vorwort	6
<b>Erstes Leben: Kindheit und Flucht</b>	<b>7</b>
DDR-Kindheit	8
Flucht	31
<b>Zweites Leben: Sieben Jahre Refugee</b>	<b>60</b>
Siegerland	61
Aachen, Stuttgart	91
<b>Drittes Leben: 13 Jahre weltweite Seefahrt</b>	<b>98</b>
Schiffsjunge, Jungmann, Leichtmatrose und Matrose	124
Nautischer Schiffsoffizier	156
Wind, Sturm, Orkan	171
Bella Italia	190
Kapitän auf Großer Fahrt	196
<b>Viertes Leben: 30 Jahre Wirtschaftsförderung</b>	<b>208</b>
Segeln	213
Ankerwerfen	227
Nachwort	244
Danksagung	245

# Vorwort

Dies hier ist die unglaubliche Geschichte eines knapp 17-jährigen DDR-Oberschülers, der drei Monate nach dem Bau der Berliner Mauer innerhalb weniger Minuten seine berufliche Zukunft verspielte. Einige Tage später glückte ihm eine lebensgefährliche Flucht über die Ostsee in den Westen.

Die See zog ihn sein Leben lang an. So sehr, dass er nach acht Jahren als Refugee, nach Abitur und fünf Semestern Hochschulstudium ihrem Ruf nicht mehr widerstehen konnte. 13 Jahre durchkreuzte er dann, vom Schiffsjungen bis zum Kapitän auf Großer Fahrt, alle Weltmeere. In dieser Zeit erlebte er kuriose und höchst abenteuerliche Geschichten.

Nach einem weiteren Studium war er fast drei Jahrzehnte als Diplom-Ökonom für die Bremer Wirtschaftsförderung tätig. Segeln, Kreuzfahrten und Urlaube überwiegend am Meer oder an Seen waren weiterhin bevorzugte Reiseunternehmungen. Und sie sind es heute noch.



Kurt Steinheisser  
1961 mit 16 Jahren

# Erstes Leben

# DDR-Kindheit

## Wo ich herkomme

Zwei Jahre nach Kriegsende, die Tschechen hatten uns enteignet und des Landes vertrieben, waren meine Eltern, mit meinen zwei älteren Brüdern und mir in Vaters Rucksack, zu Fuß von Karbitz im Sudetenland nach Thüringen marschiert, um dort Arbeit und Obdach zu finden. Mein Vater fand in einer kleinen Eisenhütte Arbeit. In einem nahen und unbewohnten kleinen Forsthaus, ohne Wasser und Strom, hatten wir für eineinhalb Jahre eine feste Bleibe.

8  
Trotz aller Erschwernis war es für mich, wenngleich der Magen oft knurrte, eine glückliche Zeit. Meine beste Freundin war Kora, eine Schäferhündin. Wir waren oft im nahen Wald zusammen stromern. Dann lagen wir, vom Laufen müde, in einer Lichtung auf einem Moosbett und schliefen. Die Hundepfote an meiner Schulter, mein Arm am Hundebauch.

1948 wurde mein Vater zum Chef des Stahlwerks Hennigsdorf bei Berlin, damals noch Sowjetisch besetzte Zone, SBZ, berufen. Nachdem für uns Monate später ausreichender Wohnraum besorgt wurde, konnten wir ihm nach Hennigsdorf folgen.

Eines Sonntags, 1949, fuhren wir während der Berliner Luftbrücke mit der S-Bahn von Hennigsdorf nach Westberlin zum Flughafen Tempelhof. Mein Vater, gebürtiger Spandauer, kannte in Tempelhof ein Café ganz in der Nähe des Rollfeldes und unterhalb der Einflugschneise gelegen. »Vati, bist du auch schon mal geflogen?« – »Ja, sehr oft. Von Mailand nach Düsseldorf und Berlin. Tempelhof war sowohl Flugziel als auch Drehkreuz für andere Ziele wie Kattowitz, Prag und Brünn.« Mein Vater erklärte

mir, warum die schweren Metall-Flugmaschinen fliegen konnten. Ich konnte mir nur merken, dass ein Italiener mit Namen Bernoulli das Fliegen erfunden haben sollte.

Es war noch früher Nachmittag und wir bekamen in dem besagten Café einen Platz am Fenster. Ganz dicht über uns donnerten unaufhörlich die britischen und amerikanischen Transportflugzeuge, Dakotas und Convairs, um kurz darauf auf die

Rollbahn zu plumpsen. Rosinenbomber wurden diese Flieger von den Westberlinern liebevoll genannt. Transportiert wurde alles, was ein Mensch zum Überleben benötigte. Vor allem die Landungen waren nicht ungefährlich und etliche Pilotenleben waren zu beklagen.

Der Kaffee, die Sinalcos, Teller und Besteck waren gekommen. Ostler durften ihren eigenen Kuchen mitbringen und mussten nur die Getränke bezahlen. Zum Kurs eins zu eins. Mein älterer Bruder erklärte mir, dass der Westberliner Senat diese Art von Willkommensgrüßen unterstützte.

## Wahlhelfer

Meine ersten Zweifel am DDR-Regime entwickelte ich anlässlich der ersten Volkskammerwahl von 1950. Ich war fast sechs Jahre alt, noch Vorschüler und, nicht ganz freiwillig, bereits ein Junger Pionier. Zusammen mit älteren Pionieren mussten wir gebrechliche Bürger zur Urne befördern, damit die Wahlbeteiligung und die Zustimmung zur SED und den Blockflöten-Parteien die manipulierte



Indianer in Hennigsdorf 1952

99,8-Prozent-Marke erreichen konnte. Von den Werks-Polikliniken und vom Hennigsdorfer Krankenhaus hatten wir hierfür, auf Order der jeweiligen SED-Parteiorientierungen, Behindertenstühle für den Gebrechlichen-Transport erhalten. Diesen Schmu hatte ich, unterstützt durch meine beiden älteren Brüder, fast durchschaut. Obgleich das Kurvenfahren mit meist leichter menschlicher Fracht eine Mordsgaudi bereitete.

## Ackerbürger

1951 wurde ich in die Lessing-Schule eingeschult und wir konnten endlich in ein großes Einfamilienhaus mit Garten einziehen. Hennigsdorf ist eine am nördlichen Rand Westberlins gelegene Industriegemeinde mit zwei großen Betrieben. Einem ehemaligen AEG Elektrolokomotiven-Werk und einem großen Stahl- und Walzwerk.



Jungs der Klasse 7a der Goethe-Schule in Hennigsdorf, Juni 1958. Vordere Reihe links der Autor.

Der Heideweg liegt außerhalb des kleinen Hennigsdorfer Zentrums und war überwiegend mit Einfamilienhäusern bebaut. Auch hier, lange vor und ganz besonders während und nach dem Zweiten Weltkrieg, wurden alle verfügbaren privaten Flächen landwirtschaftlich genutzt. Neben kleinen Kartoffel- und Gemüsefeldern konnte man auch schon mal Ziegen, Schafe und seltener eine Kuh angepflockt weiden sehen.

In Preußen herrschte vor mehr als 200 Jahren eine große Hungersnot. 1746 erließ deshalb König Friedrich der Große den sogenannten Kartoffelerlass: Alle verfügbaren und kultivierbaren Ackerflächen mussten mit der nahrhaften und ertragreichen, aus Amerika einige Jahrzehnte zuvor eingeführten Kartoffelpflanze bebaut werden. Mit Erfolg. Der Begriff Ackerbürger kam auf, und in letzter Zeit, nachdem die sterblichen Überreste König Friedrichs 1991 von der Hechinger Hohenzollernburg in Baden-Württemberg nach Potsdam in den Schlosspark zu Sanssouci überführt wurden, kam die Sitte auf, im Gedenken an Friedrichs weitsichtigen Erlass auf seine Grabplatte Kartoffeln zu legen.

## Potsdam, Sanssouci

Im Herbst des gleichen Jahres unternahmen wir einen sehr erlebnisreichen Familienausflug nach Potsdam, der ehemaligen Preußen-Residenz. Mit Schloss und Park Sanssouci und anderen Sehenswürdigkeiten. Sicher war König Friedrich hier irgendwo begraben, vermutete ich. Und sicherlich mit seinem Zepter. Dieses bestimmt mit Zauberkraft versehene Teil wollte ich so bald wie möglich aus seinem Grab stehlen, um mir dann all die schönen Dinge, die es bei uns im Osten nicht zu kaufen gab, herbeiwünschen zu können. Monate später, im Frühsommer 1952, wagte ich mich auf die Fahrrad-Reise nach Potsdam. Die Eltern waren wieder einmal für zwei, drei Tage auf einer von Vaters

vielen Dienstreisen. Gertrud, unser Hausmädchen, wachte über uns drei Jungen so gut es ging.

Mit dem Vorwand, Angeln zu wollen, machte ich mich nach einem zeitigen Frühstück, ausgestattet mit einem Stadtplan von Potsdam aus Vaters Auto und meinem Campingspaten, auf die etwa 35 Kilometer lange Tour. Ein weiter Weg auf meinem kleinen 24-Zoll-Kinderfahrrad mit Vollgummibereifung! Ich war abgehärtet und hatte einen starken Willen. Kurz nach Mittag kam ich in Potsdam an. Es war nichts, aber auch gar nichts von einem Grab Friedrichs zu finden. Passanten gaben mir widersprüchliche Hinweise, so dass ich immer verwirrter und mutloser wurde und schließlich aufgab. Zumal auch die Zeit für die Rückfahrt drängte. Dass der König derzeit noch auf der Burg Hohenzollern in Hechingen, in Baden-Württemberg, begraben lag, wusste wohl kaum jemand in der DDR. Ich natürlich erst recht nicht. Enttäuscht radelte ich nach Hennigsdorf zurück. Hatte jeden Glauben an Preußens Gloria und unterwegs, zu blöd, auch noch meinen Campingspaten verloren. Hoher Einsatz und nichts gewonnen!

Im Dorf Schönwalde – wenige Kilometer vor Hennigsdorf, die Abenddämmerung setzte bereits ein – konnte ich nicht mehr. Mein Po brannte, und ich hatte Hunger, Durst und Angst, an einem Russen-Lager, welches sich im Wald vor Hennigsdorf befand, im Dunkeln vorbeifahren zu müssen. Schlimmes wurde darüber hinter vorgehaltener Hand erzählt. Frauen wären verschwunden und andere schaurige Geschichten. Beim Schönwalder Dorfkrug machte ich entkräftet Halt und erkundigte mich nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Gelächter unter den fast ausschließlich männlichen Gästen kam auf: »Hotel ADLON ist eine Straße weiter, Kleener«, rief einer.

»Wer bist du denn, Junge?«, fragte ein anderer freundlich. Ich nannte zaghaft meinen Namen. »Ja, dann bist du ja der Sohn von unserem Chef«, riefen fast alle gleichzei-

tig. Gierig trank ich die zwei mir spendierten Sprudel aus. Ein Schmelzer musste noch umgehend zum Stahlwerk, zur Nachtschicht. Auch mit dem Fahrrad. Er begleitete mich sicher durch den Wald und am Russen-Lager vorbei bis nach Hause. Es war bereits kurz vor zehn Uhr und Gertrud einem Nervenzusammenbruch nahe, den ich dann mit viel Geschmuse und einer Tafel West-Schokolade besänftigen konnte.

## 17. Juni 1953

Seit Wochen schon sickerte durch, dass die Führung der DDR Mitte Juni 1953 die Arbeitsnormen und Preise für Lebensmittel erhöhen wollte. Die Ursache für die sich verschlechternde wirtschaftliche Situation ging in erster Linie auf die Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften in den Westen zurück. Unruhe war zu spüren. Mehr als sonst zog es Ostbürger in den Westen. Mehr als sonst verschwanden unzufriedene und aufrechte Bürger in den Kellern der Polizei oder gar Gefängnissen. Hiervon bekam ich, achtjährig, schon einiges mit. Auch durch die vielen verwaisten Adressen. Abstimmen mit den Füßen nannte man dies in der Zone.

Als am 17. Juni 1953 auch Arbeiter des Stahlwerkes streikten, rasselten russische T-34-Panzer, Mannschaftswagen mit Geschützen und anderen Kriegsgeräten durch unseren beschaulichen Heideweg. Was ich sah, wirkte auf mich bedrohlich und aufregend zugleich. Kriegsgerät kann ja besonders auf Jungen sehr faszinierend wirken, trotz Dieselgestank, Staub und harscher russischer Befehle oben aus dem Panzerturm heraus. Strategische Plätze, wie die Werkstore der Betriebe, wurden besetzt. Und die Grenzen zwischen dem amerikanisch, britisch und französisch besetzten Westteil Berlins und dem sowjetisch besetzten Teil Ostberlins wurden vom russischen Militär hermetisch abgeriegelt. Die Welt hielt den Atem an.

Im Werk meines Vaters herrschte Chaos. Die Partei und die Regierung wussten umgehend die hierfür Schuldigen zu benennen: die jeweiligen örtlichen Produktionsleiter. Mein Vater wurde degradiert. Nach neunjähriger und erfolgreicher Aufbauarbeit hatte man ihm hiermit sein berufliches Herz herausgerissen. Mit knapp 51 Jahren verstarb er 1957 in der Kantine seines Stahlwerkes.



Familienausflug zum Völkerschlacht-Denkmal in Leipzig 1953