

HERMANN WINKLER

HINTERM HORIZONT LIEGT

AFRIKA

Mit einem Beitrag von Kapitän Hans-Hermann Diestel

ENGELSDORFER VERLAG

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Wer einmal in Afrika war,
wird die Sehnsucht nach diesem Erdteil
nie mehr verlieren.

Leni Riefenstahl



Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Man muss sein Herz an etwas hängen, für das es sich zu leben lohnt.

(nach Hans Fallada)

MIT SEXTANT UND FOTOAPPARAT

diesen Titel hat sich der Nautiker und mehrfache Buchautor Hermann Winkler für diese Hommage gewünscht.

Und es ist sicher nicht alltäglich, dass ein Berufskollege aus Mecklenburg ein Loblied auf einen Sachsen singt. Aber nachdem ich mich mit Leben und Werk von Hermann Winkler beschäftigt habe, bin ich gern bereit im gemeinsamen Dialog und mit Bezug auf meine Fahrzeit meine Gedanken zu diesem Buchvorhaben beizusteuern.

Ich habe immer Menschen geschätzt, die, wie er, einen langen und durchaus nicht einfachen Weg wählten, um ihr Ziel im Leben zu erreichen. Dafür braucht es die von mir geschätzten Eigenschaften Ausdauer, Disziplin und Zielstrebigkeit sowie einen klaren Blick für die sich im Leben bietenden Möglichkeiten.



Als in den 30er Jahren Geborener hat er die Katastrophe des Krieges zumindest noch zum Teil wahrgenommen und die schwere Nachkriegszeit bewusst erlebt, um sich dann mit Leben und Ausbildung zurechtzufinden. Als wir, die im Krieg Geborenen, unseren Weg bewusst gestalteten, war vieles inzwischen geordnet und geregelt, auch wenn an der einen oder anderen Stelle noch improvisiert werden musste.

Die große Seefahrtszeit begann 1956 beim „Institut für Hochseefischerei“ in Rostock-Marienebe auf dem Logger „Karl Liebknecht“ (Ros 105). Hier (stehend 3. v.l.) mit der Decksmannschaft im Ärmelkanal vor Dover.

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!



Vor dem ersten Abstieg 1957 in Warnemünde am Alten Strom mit dem schweren Helmtauchgerät.

Für seinen Weg nahm er erhebliche Nachteile bei der üblichen Karriere eines Nautikers gern in Kauf. Seefahrt und Familie sind ja immer ein großes Spannungsfeld für einen Seemann. Hermann hat in Wustrow das Patent A-4 erworben, das ihm die Führung von Schiffen in der kleinen und mittleren, aber nicht in der großen Fahrt erlaubte. Sein besonderes Interesse galt fortan Afrika, nachdem er 1959 den Schwarzen



Als Forschungstaucher 1959 mit leichtem Pressluft-Freitauchgerät und einem Trockentauchanzug der Marke „Eigenbau“.

Kontinent zum ersten Mal auf einer Taucherexpedition im Roten Meer erlebte. Dort zog es ihn immer wieder hin. Dem Tribut an die Familie war es dann aber geschuldet, dass er statt eines Aufbaulehrgangs zum A-6 ein Fernstudium in Dresden zum Diplom-Wirtschaftsingenieur in der Fachrichtung „Schifffahrt“ abschloss. Der erstrebte Landjob blieb ihm nicht versagt. Der aus der DSR ausgegliederte VEB DEUTFRACHT ernannte ihn zum Abteilungsleiter des Einstellungsbüros und unterstellte ihm die Außenstellen in der DDR. Der von uns allen geschätzte vierte Ärmelstreifen blieb ihm nun weiterhin verwehrt. Er hat damit nach meiner Auffassung einen außerordentlich hohen Preis für die Realisierung seiner Ziele bezahlt. Hochachtung für seine Geradlinigkeit. Aber an Land hielt es ihn nicht lange. Denn „Hintern Horizont lag immer Afrika ...“. Seesack und Kamera waren stets gepackt.

Daneben hat sich Hermann für eine Vielzahl von Themen interessiert und engagiert, die nur zum Teil etwas mit unserem Beruf zu tun haben. Eine 1979 erfolgte Veröffentlichung zur Herpetofauna des Hütter Wohldes, des Waldes vor meiner Haustür, sorgte bald für dessen Unterschutzstellung. Das hat mich sehr überrascht. Er war als Tierfotograf und Gehilfe der Vogelwärter auf der Naturschutzinsel Kirr im Barther Bodden im Einsatz. Dort

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

kreuzten noch am Horizont die letzten Fischersegler der DDR, die „Zeesenboote“. Damit war ein weiteres Interessengebiet markiert, in dessen Ergebnis beim Hinstorff Verlag in Rostock bisher zwei Bücher zum Thema in der zweiten Auflage erschienen, die den Autor weit über Deutschland hinaus bekannt gemacht haben. Beide Titel wurden bisher in 17.000 Exemplaren gedruckt und eine 3. Auflage steht bald in Aussicht.

Jetzt ging es wieder als Nautischer Offizier auf 21 Reisen zum Schwarzen Kontinent. Über Westafrika als erstes Schiff der DSR zum Amazonas und zwischendurch einmal im Containerdienst nach Fernost. Aber ständig, im Ablöserdienst, immer wieder in das Rote Meer und nach Ostafrika. Schwerstarbeit für die Kamera. Ein Jahr davor im Roten Meer, der Einsatz auf MS „Edgar André“ beim Fang von lebenden Korallenfischen für das Meeresmuseum in Stralsund.

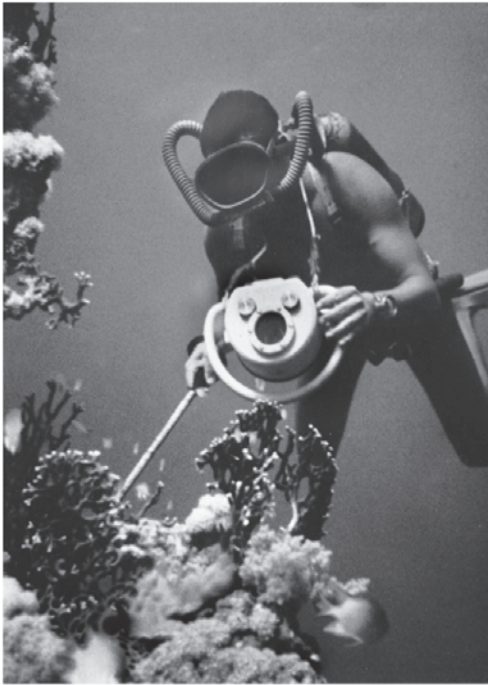
Im Trafo Verlag Berlin erschien der Titel „Segler vor Ostafrika – die Trimarane der Fischer“, über das der Afrikanist Prof. Dr. Dr. Ulrich van der Heyden schreibt, dass sich Hermann Winkler nicht nur als aktiv arbeitender Wissenschaftspublizist erwiesen hat, sondern auch sein Talent als Fotograf erwiesen hat ... Jeder, der von den Schwierigkeiten des Fotografierens in islamisch dominierten Regionen weiß, wird solche Aufnahmen zu schätzen wissen.

Es folgt die Mitarbeit im Redaktionsbeirat der Monatszeitschrift „Alte Schiffe“, die in Kiel erschien. In einem Hamburger Segelmagazin publizierte er eine Anzahl Fotoreportagen zu maritimen Themen, vor allem über die Küstenkultur der Länder Afrikas. Es folgen sieben eigene Fotoausstellungen. Darunter „Mit Sextant und Fotoapparat“ im Deutschen Meeresmuseum in Bremerhaven und in Rostock.

Nach einem abgebrochenem Schiffbaustudium in Warnemünde begann Winkler am Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung in Rostock mit dem Aufbau einer Tauchergruppe zur Unterwasserbeobachtung fischereilicher Fanggeräte. Er wurde der erste Forschungstaucher der DDR und absolvierte als Umschüler beim VEB Schiffsbergung und Taucherei Stralsund aus arbeitsschutztechnischen Gründen eine Berufsausbildung zum „Seetaucher.“ Die praktische Prüfung erfolgte am Linienschiff „Schlesien“ vor der Stettiner Bucht. Dieser Abschluss war wenig sinnvoll, da die Forschungstaucherei mit autonomen Tauchgeräten erfolgte.

Die Helmtaucherei sollte jedoch nicht seinen weiteren Weg bestimmen. Er hatte alle von Jacques Cousteau und Hans Hass erreichbaren Bücher gelesen und wollte diesen Vorbildern folgen. Eine einmalige Gelegenheit bot sich 1959, als das DEFA-Studio für Wochenschau und Dokumentarfilme (Berlin) einen abendfüllenden Cinemascope-

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!



Film über eine Reise des Stralsunder Forschungsschiffes „Meteor“ in das Rote Meer plante. Mit seinen Kenntnissen und Fähigkeiten wurde Hermann ein fester Bestandteil der Expedition, nicht zuletzt deshalb, weil er einen von ihm entworfenen Taucherschlitten und die umfangreiche Taucherausrüstung des Instituts als wertvolle Arbeitsmittel mit an Bord brachte. Mit Hilfe des Schlittens konnten sie die Riffe erforschen und dabei wertvolle Filmaufnahmen unter Wasser drehen.

Nach einer Neuorientierung der Forschungstaucherei am Institut erwarb Hermann den Befähigungsnachweis als Schiffsführer in der Küstenfahrt, um einen Taucherkutter bei der Fischereiproduktionsgenossenschaft Warnemünde bei Reusenuntersuchungen zu führen. Damit näherte sich Hermann bewusst oder unbewusst seiner späteren Berufung an.

Als Taucher mit der Unterwasserkamera Marke „Eigenbau“ 1959 im Roten Meer.

Nach einer Umschulung zum Vollmatrosen der Handelsflotte und einem Wechsel 1961 zur DSR erlaubte ihm nun der Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow den endgültigen Einstieg in die Handelsschiffahrt. Als Dritter und Zweiter Steuermann war er auf 840er und 500er Küstenmotorschiffen tätig. Die Seemannschaft pur.

1962 begann seine Tankerfahrzeit auf dem MT „Lützkendorf“. Immer der Balance zwischen Familie und seiner Liebe zur See und nicht zuletzt wieder dem Familienleben und der großen Heuer wegen geschuldet, erfolgte nun der Einsatz auf dem fast schrottreifen Motortanker „Schwarzheide“, der damals unter dem Kommando von Kapitän Porath stand und eine Heimatroute zwischen dem lettischen Ölhafen Ventspils und Rostock befuhr. Porath, einst ausgezeichnet mit dem Ritterkreuz, beförderte ihn 1964 zu seinem 1. Offizier.



Hermann Winkler auf Brückenwache mit Sextant.

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Die „Schwarzheide“ war der einzige Tanker, auf dem auch ich gemustert war. Als sich 1961 der Schulbeginn in Wustrow verzögerte, wurde ich für sechs Wochen auf diesen Tanker geschickt. Ich kam mit ihm nur bis Ventspils und in die Wohlenberger Wiek. Für Hermann folgte danach der längere Einsatz als 1. Offizier auf MS „Coswig“ im Linendienst zwischen Riga und dem Rostocker Heimathafen. Bis er 1978 mit dem Patent A5-2 wieder auf große Fahrt ging, sind im Seefahrtsbuch mehr als 25 Musterungen in dieser Funktion vermerkt. Zwischenzeitlich hatte er den Einsatz als Kapitän in der Kümo-Flotte abgelehnt, denn: „Hinterm Horizont lag Afrika“.



Er war 1. Offizier auf der Sturmfahrt der „Schwarzheide“, als er am 21. Februar 1967 gemeinsam mit Kapitän Porath nach einer England-Reise bei Borkum Riff den Adolph-Bermphohl-Orkan abwettern musste. Ich hatte nicht das Glück, einer von Kapitän Porath angeführten Besatzung angehört zu haben. Ihm verdanke ich aber, dass die DSR mich als Lehrling akzeptierte. Meine Antworten auf seine Fragen in dem von ihm mit mir durchgeführten Einstellungsgespräch haben ihn wohl überzeugt.

Die „Schwarzheide“ hatte ihre beste bereits Zeit hinter sich. Auslaufen durfte sie nur bis Windstärke 6. Der Reisebeginn war unkompliziert. Im Verlauf der Reise wurde aber klar, dass sich in der Nordsee ein heftiger Sturm entwickelte. Da sich damals die Messtechnik der Wetterdienste weit unter dem heutigen Standard befand, erkannten die Dienste die sich anbahnende Gefahr zu spät. Heute geht man davon

Rudolph Porath (1914-1995) fuhr zweieinhalb Jahre als Kapitän auf der „Schwarzheide“ und bewahrte das Schiff vor dem Untergang im „Adolph-Bermphohl-Orkan“ 1967 in der Nordsee. Er war Korvettenkapitän der Reserve und einer der zwei Ritterkreuzträger in der Flotte der DSR.

aus, dass der Sturm nicht 149 km/h, sondern 200 km/h erreichte. Als die „Schwarzheide“ Texel-Feuerschiff passierte, erreichte der Wind eine Stärke von Bft 10 und die Wellen eine Höhe von 8 Metern. Das Schiff erlitt vor allem an und in den vorderen Aufbauten erhebliche Schäden, zumal der Wind bald Orkanstärke erreichte. Nicht nur Kümos gerieten in Seenot. Dieser Orkan traf die Retter ganz besonders hart. Der Rettungskreuzer „Adolf Bermphohl“ kenterte bei Helgoland. Kein Besatzungsmitglied konnte danach gerettet werden. Kapitän Porath entschloss sich mit einem „Volle-Kraft-Voraus-Manöver“ und „Hart Backbord“ die Reise zu unterbrechen und abzuwettern. Nach einer Wetterbesserung setzte das Schiff die Reise fort und barg unter der Leitung von Hermann Winkler ein Rettungsfloß des dänischen Küstenschiffes „Else Priess“. Ihre

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Hoffnung, Seeleute noch lebend retten zu können, erfüllte sich leider nicht. Sie konnten nur noch drei tote Seeleute bergen. Die bei dieser Aktion von den DSR-Seeleuten gezeigte Seemannschaft fand international eine hohe Anerkennung.

Dann kommt eine Periode von 1973 bis 1978, in der Hermann Winkler sich in sehr unterschiedlichen Bereichen der Handelsflotte betätigte. Er war auf Mini-Bulkern, auf einem Holzfrachter und dem Kühlschiff „Theodor Fontane“ im Einsatz. All die Jahre hat Hermann Afrika aber nicht vergessen. 1979 ging er den entscheidenden Schritt, um seine Ambitionen zu realisieren. Er musterte auf verschiedenen Schiffen des Flottenbereiches Mittelmeer/Afrika an. Bis er 1992 seine Seefahrt beendete, unternahm er 20 Reisen zum Schwarzen Kontinent und besuchte 37 Häfen vor allem an den Küsten Ost- und Westafrikas. Dadurch kehrte er auch wieder ins Rote Meer zurück, wo alles angefangen hatte. Er sammelte gründlich Material und Fotos für zwei Afrika-Bücher, schrieb auch an Bord an seinem Zeesboot-Titeln weiter. Er sammelte für den Rostocker Zoo Kröten, Frösche, Echsen und Skorpione, was ihm den Spitznamen „Kröten-Hermann“ einbrachte. Afrika mit seinen Seglern im Monsun sowie die Zeesboote unserer Küste standen von da an im Fokus von Winklers Schaffen. Bei den Seglern im Monsun treffen sich unsere Interessen. Allerdings habe ich auf sie aus einer anderen Richtung gesehen. Als wir 1961 mit der „Halle“ auf der Reede von Bombay lagen, habe ich die indischen Segler bewusst registriert. Von da an haben mich die indischen, arabischen und indonesischen Segler interessiert. Bis heute habe ich die tiefe Enttäuschung nicht vergessen, die mich im Juni 1990 traf, als ich zum ersten Mal Ostafrika erreichte und von der „Aquitania“ aus feststellen musste, dass die indischen und arabischen Dauen Mogadischu schon wieder verlassen hatten und sich auf der Heimreise befanden. Ich habe die Segler, wenn immer ich sie traf, fotografiert und Material zu ihnen gesammelt. Ich war aber nicht bereit, meine Karriere für sie zu opfern. Das hat aber Hermann Winkler bewusst getan, was ihm meine uneingeschränkte Bewunderung eingebracht hat.

Im Dezember 1988 geriet der Autor am Strand von Kribi im Kamerun in eine Gefahrensituation, der einzigen dieser Art auf allen Afrika-Seereisen. Dem Angriff wegen nicht erwünschter Fotoaufnahmen konnte Hermann Winkler nur mit Hilfe der anwesenden Fischer entgehen.



Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Auch wenn für mich als Kapitän seine afrikanischen Bücher von besonderem Interesse sind, so sind seine bei Hinstorff verlegten Bücher zu den Zeesbooten, den Eisseglern und den kleineren Fischerbooten an der mecklenburgischen und vorpommerschen Küste für die Dokumentierung und damit Bewahrung des Wissens über diese Fahrzeuge von ausschlaggebender Bedeutung. Ich freue mich, dass Hermann sich entschlossen hat, ein weiteres Buch über unsere Seefahrt beim Engelsdorfer Verlag zu veröffentlichen und wünsche mit der Hommage an einen „Hartnäckigen“ viel Erfolg.

Hat sich dieser Weg im Sinne von Hans Fallada gelohnt? Diese Frage wird Hermann Winkler nur selbst beantworten können.

Für Prof. van der Heyden steht die Antwort bereits fest: Mit seinem Buch „Segler vor Ostafrika – die Trimarane der Fischer“ hat Hermann Winkler wissenschaftliches Neuland der maritimen Ethnografie Afrikas betreten.

Da bedarf es kaum noch der Randbemerkung, dass der vom Autor gemeinsam mit Prof. Erno Wiebeck im Rostocker Ingo Koch Verlag im Jahre 2000 erschienene Buchtitel „Segler im Monsun – die Dau am Indischen Ozean“ als eine der Grundlagen für das Drehbuch eines 2002 von ARTE und dem BR gedrehten Dokumentarfilms diente.

Kapitän Hans-Hermann Diestel, Althof im August im Jahre 2020.



Der Alttonnage-Tanker „Schwarzheide“ wurde 1947 in Malmö gebaut. Er besaß eine Tragfähigkeit von 13.625 tdw und durfte 1967 nur noch bis Windstärke 6 in See gehen.

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Mit Sextant und Fotoapparat,
eine Hommage von Kapitän Hans-Hermann Diestel 6

Im Orkan bei Borkum Riff 14

In Sturm und Stille 20

An Bord 32

Durch den Kanal ins Rote Meer 42

Durch die Riffe über den Korallen 54

Taufe am Gürtel der Welt 62

In den Häfen Afrikas 70

Gesichter Afrikas 86

Fischer im Monsun und Küstenwind 94

Die Trimarane der Fischer 104

Segler vor der Goldküste 114

Sansibar – Abschied von Afrika 124

Und was noch zu sagen wäre 140

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!



Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!



Die Fischersiedlung
der Fante

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Zum Abschied von Afrika ging die Reise zur Insel Sansibar, der „Trauminsel am Indischen Ozean“. Ein Wunsch, der sich mit einem großen Schiff nicht mehr erfüllen ließ, wurde 2001 noch einmal wahr. Tage vor unserer Abreise verbreitete der TV-Sender folgende Nachricht über Sansibar: „Bei den jüngsten Unruhen auf dem Archipel hat die Polizei nach Angaben der Opposition mindestens 51 Personen getötet. Bis zu 100 weitere sollen ertrunken sein, als ihre Boote, mit denen sie fliehen wollten, von der Polizei beschossen und versenkt wurden.“ Dass ein Polizist enthauptet wurde, schrieb die „Bild-Zeitung“.

Wir waren gewarnt und traten unsere Reise mit „Äthiopien-Airlines“ im Februar 2001 trotzdem pünktlich an und fanden wie bereits 1996 bei unserer Reise zum Gambia River und 1999 in Kenia schnell freundliche Kontakte zu den Einheimischen und Fischern, was unserem Projekt ohne Einschränkungen zugutekam.



Eine Lamu-Dau 2001 vor Sansibar Stone-Town.



Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!