

## | PORTRÄT |



Allein in den letzten zehn Jahren hat sich die durchschnittliche Größe der Bremerhaven anlaufenden Seeschiffe verdoppelt. Es sind die dicksten der dicken Pötte, die hier festmachen - und die haben es Matthias Wohlers besonders angetan. Im Oktober 2014 war so ein Glückstag: Da fiel die Lotsung des nietnagelneuen auf der Meyerwerft gebauten, drittgrößten Kreuzfahrtschiffs der Welt in seine Schicht. Sicher brachte er die „Quantum of the Seas“ zur Endausrüstung an die Kaje vorm Columbus Cruise Center, wo Tausende von Schaulustigen das Schiff der Superlative begrüßten. Das Ereignis musste natürlich dokumentiert werden: Erinnerungsfotos zeigen einen strahlenden Wohlers nebst Kapitän und Offizieren nach geglücktem Manöver auf der Brücke.



**Glücksbringer.** Bei Ozeanriesen ist Matthias Wohlers in seinem Element.

## Lotse im „Triple A“-Revier

**| Matthias Wohlers |** Bei rund 7.000 Schiffsankünften pro Jahr haben er und seine knapp 30 Kollegen in Bremerhaven reichlich zu tun. Text und Foto: Bernd Ellerbrock

„Anspruchsvoll, abwechslungsreich, anstrengend“, bringt Wohlers seinen Job auf den Punkt. „Triple A sozusagen“, schmunzelt der 37-Jährige, der 2011 seinen Dienst als Hafenslotse antrat - als zweitjüngster seiner Zunft. Da konnte er bereits auf elf Jahre Fahrtzeit auf Containerschiffen zurückblicken, davon vier als Kapitän. Zuvor der klassische Werdegang: Schule, Schiffsmechanikerlehre, Kapitänspatent, Hochschuldiplom. Die Wahl durch die Lotsenbrüderschaft brachte dem zweifachen Vater schließlich die gewünschte Nähe zur Familie. Jetzt geht er seiner Lieblingsbeschäftigung nach: dem Manövrieren.

Und das ist nicht ganz einfach in einem der nautisch anspruchsvollsten Reviere weltweit. Immer wieder sei er während seiner sechsmonatigen „Aspirantenzeit“ vor der endgültigen „Bestallung“ als Lotse in Schweiß geraten, räumt Wohlers ein. Vor allem die schwierigen

Strömungsverhältnisse der Unterweser, Ebbe und Flut, die häufig heftigen Winde an der Nordsee, schlechte Sicht durch Nebel und die beengten Verhältnisse an den Schleusen erfordern einiges an Erfahrung und Können.

**| Diffizile Manöver |** Eine echte Herausforderung stellen zum Beispiel die klobigen, windanfälligen Autocarrier dar. Nur mit Schlepperunterstützung und in einem bestimmten Winkel in den Strom gedreht gelangen sie sicher in eine der beiden großen Schleusen zur Weiterfahrt an die Terminals - bei Ebbe stets das Heck voran. „Kapitäne von Autotransportern kennen aber nur vorwärts“, meint Lotse Wohlers, der derlei Millimeterarbeit inzwischen routiniert beherrscht, indem er die Schlepper so dirigiert, dass schon nichts passiert.

„Das Reizvolle an Bremerhaven ist die Vielfalt: Werften, Fischereihafen, Au-toverladung, Containerterminals, Offshore,

Kreuzfahrer“, schwärmt Wohlers. Er liebe eben die Abwechslung. Mehrfach brachte Lotse Wohlers auch die neuen Container-giganten an die Kaikante. Nur rund 250 Meter des knapp 400 Meter langen Schiffsrumpfes seien wirklich plan, weiß er. Einfach seien die diffizilen Anlegemanöver solcher Schiffe mit gleich drei Schleppern wahrlich nicht - er sei immer wieder froh, wenn die Leinen endlich fest seien.

Hat Wohlers zwei Schiffe gelotst, macht er sich auf den Heimweg und wartet auf seinen nächsten Einsatz, in wie vielen Stunden auch immer. Jetzt sind erst mal 15 andere Kollegen an der Reihe. Ein wenig unsterblich sei dieses Leben schon, anstrengend und nervenaufreibend. Doch nach sechs Tagen Dienst hat er vier Tage Pause und alle drei Monate für drei Wochen Freizeit: Zeit für Hobbys, Frau und seine beiden quicklebendigen Jungs. Dem Leben auf großer Fahrt - „Tür zu und Ruhe war“ - trauert Matthias Wohlers nur selten nach. ●●●