

Von Heiner Kubny (Text und Bilder)

Herr Wolter, wie kamen Sie zur Seefahrt?

Ulf Wolter: Meine Vorfahren haben mich geprägt: Ich bin jetzt die vierte Generation, die in meiner Familie väterlicherseits zur See fährt, alle waren Kapitäne auf Handelsschiffen. Da kann ich doch nicht Lokomotivführer werden! Allerdings bin ich der erste in meiner Sippe, der auf einem Kreuzfahrtschiff zur See fährt.

Meine Schwester, unsere Mutter und ich waren immer mit an Bord, wenn mein Vater mit seinem Frachter in Nordeuropa durch die Gegend fuhr.

Also wollten Sie auch Kapitän werden?

Genau. Normalerweise beginnt der Weg dorthin mit einer Ausbildung zum Matrosen oder Schiffsmechaniker. Ich entschied mich für eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker, zweieinhalb Jahre auf einem Küstenmotorschiff. Da bekommt man einen Gesamtüberblick über den Schiffsbetrieb, die Maschinen, das Deck und alles, was dazugehört. Darauf aufbauend, studierte ich in Hamburg Nautik, also die Seefahrt. Nach dreieinhalb Jahren war ich nautischer Offizier. Mit dem grossen Patent in der Tasche wollte ich jetzt weltweit fahren, deshalb klopfte ich bei «Hamburg Süd» an, einer grossen Containerschiffsreederei mit Sitz in Hamburg. Ich hatte Glück, es war eine Stelle als Dritter Offizier zu besetzen. Schon ging es los, immer entlang der Westküste der USA nach Australien und Neuseeland, zwölf Seetage runter, zwölf Tage hoch.

Warum wechselten Sie auf ein Kreuzfahrtschiff?

Ehrlich gesagt war das Containerschiff sehr langweilig. Es war ein wenig wie Bus fahren. Man kommt in irgendeinen Hafen, liegt sehr weit draussen im Containerterminal und bekommt überhaupt nichts mit von der Stadt oder vom Land. Ich war schon ein



wenig enttäuscht von der Seefahrt. Zu allem Elend wurde ich als Dritter Offizier auch noch durch einen ausländischen Kollegen ersetzt.

Er sagt, wo's langgeht

Mit seinen 39 Jahren ist der Deutsche Ulf Wolter einer der jüngsten Kapitäne auf einem Kreuzfahrtschiff – eine kleine Sensation. Der Kommandant der «Hanseatic» über Dinners mit Gästen, den Reiz von Kamchatka und warum er nie in der Schweiz wohnen wird.

Per Zufall bekam ich eine Anfrage, ob ich nicht Lust hätte, auf dem kleinen Expeditions-Kreuzfahrtschiff «Bremen» zu fahren. Das war im Sommer 1996. Für mich war das natürlich Neuland. Deshalb ging ich erstmal in ein Reisebüro und schaute in den Katalogen nach, wo die «Bremen» überall hinfährt. Toll, dachte ich, wie man da rumkommt in der Welt!

Nach einigen Tagen Bedenkzeit sagte ich zu und bin im Sommer 1996 in Stavanger in Norwegen eingestiegen auf meine erste Fahrt nach Spitzbergen und die allererste Spitzbergen-Umrundung der «Bremen». Da habe ich Feuer gefangen. Mittlerweile bin

ich für ein Containerschiff oder für die normale Handelsschiffahrt nicht mehr zu gebrauchen.

Wie wurden Sie Kapitän?

Wenn man das Nautik-Patent in der Tasche hat, darf man nicht gleich als Erster Offizier oder als Kapitän fahren, sondern hat sozusagen einen Führerschein auf Probe als Zweiter oder Dritter Offizier. Auf der «Bremen» war ich als Zweiter Offizier beziehungsweise als Navigationsoffizier für die Reiseplanung verantwortlich. Als nächstes kam ich auf die «Hanseatic» und mit ihr zum ersten Mal in die Antarktis.

Das bedeutet aber noch lange nicht, dass man auch gleich eine Anstellung als Kapitän erhält. Das passiert wie an Land als Beförderung. Ich war bei Hapag Lloyd angestellt, als es im September 2000 hiess: Ja, jetzt kannst du als Erster Offizier fahren. Als solcher fuhr ich dann drei Jahre auf unterschiedlichen Schiffen wie der «Bremen», der «Hanseatic» und der neuen «Europa», die 1999 in Dienst gestellt wurde. Dort war ich auch leitender Offizier. Tja, und dann habe ich am 15. Januar 2003 im argentinischen Ushuaia das Kommando auf der «Hanseatic» übernommen.

Haben Sie mit Ihrer Beförderung gerechnet?

Es war ja immer mein Ziel, irgendwann ein Kommando zu übernehmen, aber diese Beförderung kam schon ein wenig überraschend, denn in der Kreuzschiffahrt werden meistens ältere Kollegen zum Kapitän befördert. Noch vor zehn Jahren wäre es undenkbar gewesen, dass jemand in meinem Alter auf einem Kreuzfahrtschiff das Kommando führt. Die Zeiten haben sich inzwischen zwar verändert, aber ich denke, ich hatte einfach auch Glück.

Fühlten Sie sich noch nicht bereit dazu?

Kapitän sein heisst, eine immense Verantwortung zu übernehmen, und das wird einem erst richtig bewusst, wenn man das Kommando hat. Das war mir vorher nicht so bewusst, denn als Erster Offizier hat man ja immer noch den «Alten», den man fragen kann, der wird dann schon entscheiden. Von dem Moment an, in dem man selber Kapitän ist, kann man sich zwar mit seinen Kollegen beraten, aber entscheiden muss man dann am Ende ganz alleine. Mir persönlich macht es Spass, so ein Schiff zu führen und die Verantwortung zu tragen, wobei es immer wieder Situationen gibt, bei denen ich denke, dass ich ganz gut darauf verzichten könnte.

Viele Passagiere glauben, der Kapitän auf einem Kreuzfahrtschiff sei nur zu ihrer Unterhaltung da. Wie sieht Ihr Tagesablauf wirklich aus?



Der Arbeitstag beginnt schon früh: Um halb sechs klingelt der Wecker.



Der Kapitän ist für alles verantwortlich: Auch für das Reparieren der Zodiacs.



Morgentliche Besprechung mit dem Führungsteam: Jeder Tag wird neu geplant, die Offiziere erhalten Anweisungen, was zu tun ist.



Die Büroarbeit hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Ulf Wolter bleibt via Mail in Kontakt mit dem Festland und anderen Schiffen.



Zum Landgang übernimmt der Kapitän hin und wieder persönlich das Ruder beziehungsweise den Motor des Zodiacs und setzt seine Gäste ans Ufer über.



Das Captain's Dinner ist das gesellschaftliche Highlight: Wo sich Ulf Wolter zum Nachhessen an den Tisch setzt, werden Reisende zu Ehrengästen.

Natürlich sind Kapitänstische bei Dinners ein wichtiger Bestandteil. Nehmen wir zum Beispiel diese Reise: In diesen zwei Wochen repräsentiere ich an vier Kapitänstischen, am Willkommens- und am Abschiedsabend, dazu kommen eine Repeater-Veranstaltung und eine Club-Veranstaltung. Zum Glück hilft mir bei der Planung all dieser Anlässe eine Hostesse.

Was die Büroarbeit und die Verwaltung betrifft, so nimmt dieser Bereich immer mehr zu. Es werden unheimlich viele Emails zwischen Schiff und Land gesendet, zum Beispiel die Anmeldungen in den Häfen oder die Kommunikation mit der Reederei.

Ansonsten prägt natürlich das Fahrtengebiet meinen Tagesablauf. Heute ist ein eher ruhiger Tag, ein Seetag, das Wetter ist schön. Deshalb beginnt mein heutiger Tag erst gegen 8 Uhr mit dem Frühstück. Meine erste Aufgabe ist die «Neunuhrdurchsage» des Kapitäns, auf die die Passagiere warten. Danach bespreche ich an einem Meeting mit dem leitenden Offizier, der Hotelmanagerin, dem leitenden Ingenieur und dem Kreuzfahrtmanager den Tagesablauf und die nächsten Tage. Auf Expeditionsreisen nimmt auch der Expeditionsleiter an den täglichen Sitzungen teil. So ein Meeting kann schon mal einen grossen Teil des Vormittags in Anspruch nehmen, und schon ist es wieder Mittag, Zeit zum Essen.

Am Nachmittag arbeite ich an meinem Schreibtisch, anschliessend geht es schon wieder los mit der Abendveranstaltung. Der Repeater-Cocktail beginnt um 18 Uhr, das anschliessende Nachhessen dauert bis etwa 22 Uhr. Danach bin ich froh, wenn ich mich in die Kojen legen kann, denn am nächsten Morgen kann es unter Umständen schon früh losgehen. Wenn es neblig wird und wir viel Eis haben, dann werde ich schon um 5.30 Uhr geweckt.

Sind Ihre Tage abwechslungsreich?

Klar, deshalb bin ich ja auf einem Kreuzfahrtschiff. Morgen zum Beispiel wird eher ein Tag, an dem ich mich mehr dem Schiff

widmen muss. Zuerst muss ich die Entscheidung fällen, ob wir einlaufen oder nicht. Das hängt davon ab, ob der Liegeplatz frei oder mit Eis versperrt ist, wie stark der Wind bläst und wie gut die Sicht ist. Wenn wir nicht einlaufen können, gehen wir vor Anker und beginnen mit der Ausbootung der Gäste. Der Expeditionsteil der Reise erfordert deutlich mehr Präsenz auf der Brücke. Es liegen immer auch kleinere und grössere bordinterne Angelegenheiten an, von denen die Passagiere nichts mitbekommen, die aber trotzdem aufgearbeitet werden müssen.

Wie viele Länder haben Sie schon gesehen?

Ich führe für mich persönlich eine Statistik, danach müssen es so um die neunzig Länder sein, die ich gesehen habe. Und es gibt noch sehr viele Orte, wo ich hin möchte. Ich denke da die Westküste Südamerikas, dann den Norden von Kanada. China und Japan kenne ich überhaupt nicht, und Kamchatka würde mich sehr reizen. Die Nord-West-Passage und die Nord-Ost-Passage bin ich auch noch nie gefahren. Auf all meinen Reisen habe ich jedoch noch keinen Ort gefunden, wo ich sagen könnte: Da möchte ich bleiben. Aber es gibt viele Fahrziele, die ich immer wieder gerne ansteuere: Expeditionsgebiete wie die Antarktis und Spitzbergen, Grönland oder der Amazonas. Dort hat es mir immer gut gefallen.

Wovor fürchtet sich ein Kapitän am meisten?

Unfälle an Bord wie Feuer auf dem Schiff möchte man sich gar nicht erst ausmalen. Grosse Havarien gehören sicherlich auch dazu. Ich fürchte kein schlechtes Wetter, aber man muss unbedingt den Respekt vor Naturgewalten wahren. Wenn schlechtes Wetter droht, hat die Sicherheit des Schiffes immer erste Priorität, auch wenn das mit einem Umweg oder verspäteter Ankunft im nächsten Hafen verbunden ist.

Die «Hanseatic» fährt auch in die Antarktis. Macht es Sinn, mit Touristen dieses ökologisch hochsensible Gebiet zu befahren?

Ja, ich denke schon, weil wir das tun, was man sanften Tourismus nennt. Wir reisen mit maximal nur 150 Passagieren und sind an die Vorschriften der internationalen Vereinigung der Antarktis-Veranstalter IAATO gebunden.

An Land wird tunlichst darauf geachtet, dass alle diese Vorschriften eingehalten werden. Wir haben regelmässig Wissenschaftler und Lektoren mit langjähriger Antarktis-erfahrung an Bord, so werden die Passagiere und Besatzung auf dieses ökologisch sensible Gebiet eingestimmt.

Was mir aber zunehmend Sorge bereitet, ist die Tatsache, dass immer mehr riesengrosse Schiffe ohne Eisklasse da runterfahren, zum Teil mit über 2000 Passagieren an Bord. Ich hoffe, dass es nie zu Unfällen kommt, denn das wäre für dieses sensible Gebiet eine riesengrosse Katastrophe.

Was tun Sie in Ihrer Freizeit, wenn Sie Heimaturlaub haben?

Auch in meiner Freizeit bin ich eng mit dem Wasser verbunden. Ich lebe am Wasser und möchte nicht vom Wasser wegziehen. In der Schweiz zum Beispiel hat es mir zu viele Berge und kein Meer. Ich segle in meiner Freizeit, neuerdings sehr intensiv mit meiner zwanzig Meter langen Segelyacht. Mit ihr segle ich nicht nur die Elbe hoch und runter, sondern gehe schon mal weitere Wege bis in europäische Gewässer. So ein Boot braucht natürlich Pflege und alles, was so dazugehört. Das ist sehr zeit- und kostenintensiv. Normalerweise bin ich mit dem Kreuzfahrtschiff zwei bis drei Monate am Stück unterwegs und danach dieselbe Zeit an Land. So komme ich in einem Jahr auf sechs bis sieben Monate Fahrtzeit. Aber damit ist mein Job noch nicht erledigt, denn ich nehme für

meinen Arbeitgeber Hapag Lloyd an Werbeveranstaltungen teil, mehrheitlich im Winterhalbjahr. Gelegentlich werden wir Nautiker in die Zentrale eingeladen, um über die Fahrplangestaltung oder die Festlegung von neuen Fahrzielen zu reden. Im Herbst werde ich eine Woche nach Gambia fahren, um dort nach neuen Zielen Ausschau zu halten, damit wir im Oktober nächstes Jahr eine spannende Gambia-Reise mit der «Hanseatic» anbieten können.

Und dann geht's wieder auf die «Hanseatic»?

Ja! Als Nautiker ist es immer wieder eine Herausforderung, ein Schiff sicher durchs Eis zu manövrieren. Ausserdem macht es mir Spass, neue Destinationen anzusteuern. Ich bin jedes Mal aufs Neue fasziniert von der Schönheit unseres Planeten.



Ulf Wolter

Ulf Wolter wurde am 15. Oktober 1966 in Hamburg geboren und wuchs auf der Elbinsel Krautsand zwischen Hamburg und Cuxhaven auf. In Stade machte er sein Abitur und studierte in Hamburg Nautik. «Auf kurz oder lang» will er aber wieder auf die Elbinsel Krautsand zurück. Er lebt von seiner Frau getrennt, die beiden haben einen zweijährigen Sohn.



Der Landgang mit dem Zodiac ermöglicht eine Panoramansicht auf die «Hanseatic». Voller Stolz präsentiert der Kapitän «sein» Fünf-Sterne-Kreuzfahrtschiff: 122,8 Meter lang, 18 Meter breit, 16 Knoten Geschwindigkeit und Platz für 184 Passagiere sowie 125 Mann Besatzung.