

Vorwort

Wer jetzt denkt »Oh mein Gott, schon wieder eine dieser Lebensgeschichten mit Geschichten wie aus dem Märchenbuch und Fakten, die mindestens zur Hälfte nicht zutreffen«, dem sei kurz und knapp gesagt, dass er FAST richtig liegt. Einen Unterschied gibt es dann allerdings doch: Alle Geschichten in diesem Buch, so unglaublich sie auch scheinen mögen, entsprechen der vollen Wahrheit. Rein gar nichts wurde weggelassen oder dazu addiert. Es erscheint mir wichtig, Ihnen, dem Leser, einen kurzen, aber interessanten Einblick in die Kreuzfahrtindustrie zu geben.

Dieses Buch ist allen denen gewidmet, die sich während ihrer letzten Kreuzfahrt wunderten und fragten, wo und wie das Essen für so viele Gäste gekocht wird.

Die sich ebenso fragten, wo eigentlich die gesamte Besatzung schläft und die nur zu gerne wissen wollten, was der nette Kellner, der sie die ganze Woche über so zuvorkommend bedient hat, in Wirklichkeit über sie denkt.

Auch gibt dieses Buch all jenen einen guten Einblick, die schon immer mal davon geträumt haben, selbst auf einem dieser Ozeanriesen zu arbeiten. Was für Erfahrungen braucht man, um so eine Stelle zu bekommen und, was noch viel spannender ist, wie sieht es mit der Kohle aus, die jeden Monat auf das Konto wandert?

Wer in diesem Buch Antworten darauf sucht, wie viel Strom ein Kreuzfahrtschiff erzeugt oder verbraucht, wer sich Längenangaben von oben nach unten und andere technische Aussagen erhofft, der wird leider enttäuscht werden.

Zwar sind manche dieser Zahlen recht interessant, aber sie gehören nicht in dieses Buch und sind ohnehin über das Internet leicht herauszufinden.

Wer aber schreibt eigentlich dieses Buch?

Nun, mein Name ist Michael Meißner und alles fing damit an, dass ich 1996 meine Ausbildung zum Koch beendet habe. Schnell begriff ich, dass dieser Beruf ideal dazu ist, recht einfach um die Welt zu kommen und diese nicht nur zu sehen, sondern auch zu *erleben*. Nachdem ich in die Bundeswehr eingezogen worden war und meine Pflicht gegenüber dem Staat absolviert hatte, verschlug es mich im November 1999 an Bord des wohl bekanntesten deutschen Kreuzfahrtschiffes. Damals gab es gerade mal ein Schiff, und mit der Idee eines Clubschiffes und dem entsprechenden Erfolg wurde daraus ein paar Jahre später eine ganze Flotte.

Momentan durchkreuzen neun Ozeanriesen für die Reederei die Weltmeere.

Nachdem der Kreuzfahrtsektor das »Senioren-Image« abgelegt hatte, verzeichnete er kontinuierlich hohe Wachstumsraten – mehr als jeder andere Bereich in der Tourismusbranche. Alleine im Jahr 2009 erzielten die Kreuzfahrtschiffe dieser Reederei einen Umsatz von 722,1 Millionen Euro.

Das Rezept hierfür ist denkbar einfach: Man nehme ein Schiff, packe es voll mit allem erdenklichen Schnickschnack, mit Entertainment und vor allem mit speziellen Angeboten für Kinder. Nach dem ersten Erfolg kaufe man gleich eine ganze Flotte von Schiffen, senke dadurch den Preis für Kreuzfahrten, sodass auch Otto Normalverbraucher sich eine Reise leisten kann – und fertig, Erfolg auf der ganzen Linie.

Das derzeitige Wachstum der Kreuzfahrtbranche liegt bei unglaublichen zehn Prozent im Jahr. Alleine im Jahr 2006 erfüllten sich über eine Million Deutsche den Traum von einer Kreuzfahrt. Ein Ende dieser Erfolgsgeschichte ist nicht abzusehen. Amerikanische Reedereien wie »Royal Caribbean« bauen wahr-

re Ozean-Giganten, die auf 16 Etagen bis zu 5400 Gäste beherbergen können.

Nach einem ersten sechsmonatigen Vertrag auf einem Kreuzfahrtschiff verschlug es mich in ein Restaurant auf der karibischen Insel Aruba. Danach arbeitete ich unter anderem für das »Hilton« in Los Angeles, das »Waikoloa Hilton Resort« auf Hawaii, »Hilton Auckland« und einige namhafte Hotels in der Schweiz und Deutschland. Später verschlug es mich auf zwei andere Ozeanriesen, unter anderem auf die Königin der Schiffe, die nach meiner Ansicht an Pracht und »Glory« nicht zu überbieten ist.

Seit Januar 2009 lebe ich nun mit meiner Partnerin in Auckland, Neuseeland und genieße die Lebensart der »Kiwis«. Aber keine Sorge, auch hier wird gearbeitet, um die monatlich anfallenden Kosten zu decken, denn auch hier gilt: Ohne Moos nix los.

Aber weg mit Statistiken und Fakten, denn darum geht es in diesem Buch nun wirklich nicht. Vielmehr geht es um das, was hinter den Türen geschieht, hinter die Passagiere normalerweise keinen Blick werfen können.

Ganz genau dort gibt es nämlich ein wahres Imperium, bestehend aus kleinen und großen Geschäftsideen und aus Machtspielen, und es gibt dort jede Menge Zündstoff für Storys, die zum Nachdenken, aber auch zum Schmunzeln anregen.

Die in diesem Buch zusammengetragenen Geschichten beruhen auf der Wahrheit und auf Erlebnissen, die ich selbst auf den bekanntesten Schiffen der Meere und gemeinsam mit meiner Partnerin erlebt habe.

Ausdrücklich sei hier gesagt, dass ich niemandem Schaden zufügen möchte und ebenso wenig habe ich mit jemandem abzurechnen. Dieses Buch dient allein der Unterhaltung, soll aber auch speziell all die Leute zum Nachdenken anregen, die selbst

davon träumen, auf einem Kreuzfahrtschiff zu arbeiten oder die einfach nur einen Blick hinter die Kulissen werfen möchten. Aus diesem Grund sind einige Namen geändert worden und Schiffe wurden kurzerhand von mir umgetauft, um die Anonymität zu gewährleisten. Es darf bitte auch nicht vergessen werden, dass ich hier aus dem Blickwinkel der Crew schreibe.

Vor drei Jahren haben meine Partnerin und ich uns, gemeinsam mit den Eltern, selbst einmal den Luxus einer Kreuzfahrt gegönnt. So haben wir auch einmal den anderen Blickwinkel erlebt und wir können es jedem nur weiterempfehlen. Ein Riesenangebot an Restaurants und Entertainment lassen keine Wünsche offen und die Vorstellung, sich jeden Morgen auf wundersame Weise in einem neuen Hafen, vielleicht auch einem ganz anderen Land zu befinden, ist einfach großartig. Konnte man sich an einem Tag noch Englisch und dem klitzekleinen Sprachschatz, der aus fernen Schulzeiten noch im Gedächtnis geblieben ist, verständigen, wusste man am nächsten Tag gar nicht so recht, welche Sprache nötig sein würde, um zu kommunizieren und den Strand zu erreichen.

Lassen Sie mich nun aber die Tür öffnen, an der den Passagieren sonst das Schild »Crew only« den Zutritt versperrt.

Da, wo keine bunten Designs an den Wänden eine wohlige Atmosphäre zaubern, sondern wo die Wände in einem kahlen, verblassten Gelb gestrichen sind, wo die Treppen steiler und die Mahlzeiten schlechter werden, wo die Arbeitsstunden unendlich erscheinen und die Sitten rauer werden.

Herzlich willkommen an Bord!

Angeheuert

So, wie die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe von Jahr zu Jahr steigt, so muss auch der Bedarf an Mitarbeitern gedeckt werden. Auf die Weise entstand in den letzten Jahren ein wahrer Boom an freien Arbeitsstellen auf Kreuzfahrtschiffen, die auf unzähligen Internetseiten zur Auswahl gestellt werden.

Um auf Schiffen anzuheuern, gibt es heute viele Wege. Zum einen kann man sich direkt an die Reedereien wenden oder man wendet sich an Agenturen. Bei Letzterem ist allerdings Vorsicht geboten, da es viele schwarze Schafe unter ihnen gibt, die für die Aufnahme in eine ominöse Kartei Geld verlangen, ohne dass am Ende ein Job dabei herauskommt. Wird man aber doch vermittelt, hat die Agentur nicht nur das Geld des Arbeit-suchenden einkassiert, sondern bekommt bei einem Vertragsabschluss mit einem der unzähligen Kreuzfahrtunternehmen ein »Kopfgeld« obendrauf.



So vielfältig die Schiffe sind, so vielfältig sind auch die Jobs an Bord. Ob Tellerwäscher, Elektriker, Musiker, Offizier, Koch, für jede Qualifikation gibt es den passenden Job. Der einzige Abstrich, der zu machen ist: Ohne Schiffserfahrung fängt jeder klein an. Es sei denn, und es tut mir leid, dieses Klischee bedienen zu müssen, man ist weiblich, hat eine große Oberweite und ist im Service tätig. Mit ein paar bereitwilligen Diensten dem Restaurant-Manager gegenüber ist man schnell der lukrativen Position als »Waiter/Waitress« (Kellner/in) einen Schritt näher und kann ohne große Berufserfahrung gutes Geld verdienen.

Servicearbeiter bekommen einen Grundlohn von durchschnittlich 50 US-Dollar pro Monat, man kann allerdings mit einem garantierten Lohn rechnen, der von der Reederei und der Trinkgeldfreudigkeit der Passagiere abhängig ist und um die 1700 US-Dollar beträgt. Der größte Teil des Gehaltes bei Servicekräften stammt aus einem Trinkgeld-Pool. Das gesamte

Trinkgeld wird gesammelt und unter allen Restaurantmitarbeitern aufgeteilt, wobei es selbstverständlich von der Position abhängig ist, wie hoch der jeweilige Anteil ist. Trinkgelder sind auf den Kreuzfahrtschiffen Pflicht und werden automatisch jedem Gast auf die Zimmerrechnung gebucht. Natürlich hat jeder die Möglichkeit, sein Trinkgeld zu stornieren oder aufzupumpen. Sollten sich Passagiere dazu entscheiden, das Trinkgeld am Ende der Reise zu stornieren, weil sie zutiefst unglücklich mit dem Service gewesen sind, können sie das selbstverständlich veranlassen, was dann aber dazu führt, dass weniger im gesamten Pool zur Verfügung steht. Auf dieses Thema werde ich später aber noch einmal ein wenig ausführlicher eingehen.

Natürlich spielt die Herkunft der Gäste eine große Rolle, denn wo Amerikaner immer und überall gerne Trinkgeld geben (weil das in den USA einfach »Pflicht« ist), sind wir Deutsche nicht wirklich dafür bekannt. Die Zusammensetzung der Passagiere hat demnach einen großen Einfluss auf die gesamte Summe im Trinkgeld-Pool.

Was das Gehalt auf dem Schiff angeht, gibt es viele Gesichtspunkte zu bedenken. Zum einen ist der Job selbst natürlich ausschlaggebend, aber auch die Herkunft der Arbeitnehmer. Ein philippinischer Koch in gehobener Position – nehmen wir an, er ist »first cook« (»chef de partie« in der Fachsprache), also ein Koch, der für seine eigene Sektion verantwortlich ist) – bekommt gut und gerne 1600 US-Dollar pro Monat; für eine vergleichbare Position streicht ein deutscher Koch hingegen 3500 US-Dollar ein.

Hier merkt man schnell, dass die sozialen Lebensumstände im Heimatland ausschlaggebend sind, natürlich aber auch die Ausbildung und der Erfahrungsschatz.

Auf den Philippinen kostet ein Haus aus Stein um die 10.000 US-Dollar. Wir sprechen hierbei von sehr guten mittelständi-

chen bis gehobenen Lebensverhältnissen, meistens gehört die Haushälterin hier auch gleich dazu.

In Deutschland bekommt man für dieses Geld nicht einmal das Bauland und ist somit gezwungen, einige Jahre länger für sein Haus zu arbeiten.

Ein Grundgehalt als Koch in Manila, der Hauptstadt der Philippinen, beträgt im Schnitt 100 Dollar im Monat. Somit macht das Gehalt auf Kreuzfahrtschiffen den sechzehnfachen Wert aus, was einfach ein riesiger Unterschied ist. In Deutschland verdient ein guter Koch in mittlerer Position um die 1500 Euro netto (das aber in einem umsatzstarken Haus), was im Vergleich zum Gehalt oder, um in der Seefahrtssprache zu bleiben, Sold gerade mal den doppelten Wert ausmacht.

Unser philippinischer Pastry Chef (zuständig für alles Süße und die Brote) verdiente 2500 US-Dollar. Aufgrund eines Gesprächs erfuhr ich ein wenig über seine Lebensumstände und konnte mir ein gutes Bild von ihm machen. Zu seinem Besitz zählte ein Haus mit sechs Schlafzimmern in einer gehobenen Wohngegend. Die Ehefrau, deren Lebensaufgabe es war, sich um die vier Kinder zu kümmern, eine Haushälterin und zwei Autos nannte er ebenfalls sein Eigen.

Ehrlich gesagt kenne ich keinen anderen Koch, der sich so etwas leisten kann, es sei denn, man heißt Gordon Ramsay oder vielleicht Tim Mälzer (falls der überhaupt Kinder hat).

Aber hat man nun erst einmal einen der begehrten Verträge in den Händen, steht dem weiten Ozean und den vielen Destinationen nicht mehr viel im Weg ... mal abgesehen von den medizinischen Untersuchungen, denn ohne Schiffstauglichkeit geht niemand an Bord. Die Kosten dafür trägt man bei den meisten Reedereien selbst, einige Reedereien erstatten diese Ausgaben jedoch nach einiger Zeit.

Natürlich ist der Arzt nicht frei wählbar, da eine spezielle Zusatzausbildung nötig ist. Mit etwas Glück befindet sich ein

geeigneter Arzt nur ein paar hundert Kilometer vom Wohnort entfernt. Wir mussten »mal eben« von Erfurt nach Berlin fahren. Aber beschweren möchte ich mich nicht, haben wir die Gelegenheit doch gleich genutzt und noch einen alten Freund besucht, mit dem ich auf Hawaii gearbeitet habe.

Die Vorteile des Arbeitens auf Schiffen liegen auf der Hand: Alle Gehälter sind steuerfrei, Nebenkosten gibt es keine, Unterkunft und Essen sind frei.

Dazu gibt es ein großes Angebot an Unterhaltung für die Crew, ob es nun eine eigene Disco, Bars, Filmabende, Feiern oder spezielle Crew-Ausflüge sind. Dazu bekommt man mit seiner Crew-Bordkarte an fast allen Destinationen ansprechende Rabatte in Geschäften und bei Ausflügen.

Zum Thema Ausflüge sei kurz erwähnt, dass jeder in seiner Freizeit das Schiff verlassen kann, um zum Beispiel kleine Trips zu abgelegenen Orten zu unternehmen. Wie viel Zeit hier jedem zur Verfügung steht, hängt vom Job ab oder wie clever man es anstellt.

Crew-Mitglieder, die nachts arbeiten, können somit, sofern sie es mit der nötigen Schlafphase vereinbaren können, alle Vorzüge der Kreuzfahrt genießen. Bei einem Durchschnitt von 10 Stunden Arbeit – und das auf zwei oder drei Schichten verteilt –, erkennt man schnell, dass nicht sehr viel Zeit für den Ausgang bleibt. Aber es gibt andere Möglichkeiten, seinen Landaufenthalt angenehm zu gestalten, dazu aber ein wenig später.

Wem der Landausflug zu anstrengend ist oder wer einfach keine Lust verspürt, einen verregneten Tag in der Karibik zu verbringen, der kann die anderen Vorzüge auf Kreuzfahrtschiffen in vollen Zügen genießen. Reedereien setzen sehr viel daran, den Besatzungsmitgliedern so viel Abwechslung wie möglich zu bieten. Dazu gibt es neben Internetzugang, Fitnesscenter,

Discotheken und Sonnendecks auf den meisten Schiffen auch Pool und Jacuzzi.

Ein abwechslungsreiches Programm sorgt für Motivation und gute Stimmung, zum Beispiel finden immer wieder Discoabende zu verschiedenen Themen statt, auch Kino- und Spieleabende finden in regelmäßigen Abständen statt.

Wem der Trubel zu viel ist, dem empfehle ich, nach getaner Arbeit auf ein offenes Deck zu gehen und mit einer Flasche Wein den Sternenhimmel zu genießen. Aber nicht vergessen, ein Geheimtipp ist dies nicht und somit sind gute Plätze meistens schon besetzt.

Sehr oft trifft man sich auch mit seinen Landesgenossen auf ein Bier in einer der Crew-Bars, um dort den Arbeitstag ausklingen zu lassen.

Es ist wichtig, sich seine Energie richtig einzuteilen, um die ganze Dauer seines Vertrags mit Spaß zu überstehen.

Die Arbeitsverträge sind so vielfältig wie die Kulturen; für Deutsche und die meisten Europäer dauern sie im Schnitt sechs Monate am Stück. Andere Länder müssen bis zu zehn Monate arbeiten, aber auch von Verträgen über zwölf Monate habe ich gehört.

Eine Arbeitswoche hat sieben Tage, freie Tage sind dabei ein Fremdwort, da man schließlich nicht zum Urlaub an Bord gekommen ist.

Die weite Welt sehen, Geld verdienen und viel Spaß haben, das war meine Vorstellung vom Schiffsalltag, aber einmal angeheuert, gab es kein zurück mehr und die Realität sah oft anders aus.

[Zum Buch](#)