

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

UNTER DECK

Die billigen Kreuzfahrten von Aida, Costa und MSC sollen ein Luxus für jeden sein. Den Preis zahlen die Arbeiter

Anne Kunze

Von Miguel Helm und Anne Kunze

Bevor Michael Flores* seine Freundin treffen kann, muss er drei Hummer oder eine teure Flasche Wein verkaufen. Das ist der Preis der Freiheit für Flores, der 35 Jahre alt ist, von den Philippinen stammt und als Kellner an Bord eines Kreuzfahrtschiffes der Linie Costa arbeitet. Die Reederei Costa hat ihren Sitz in Genua, aber ihre Flotte fährt Häfen auf der ganzen Welt an. Besonders häufig ist Flores im Mittelmeer unterwegs. Während des Abendessens preist er die Hummer auf einem Servierwagen an, und wenn er drei davon verkauft hat, darf er am nächsten Tag das Schiff verlassen, so erzählt er es. Das habe sein Vorgesetzter so festgelegt, es sei eine interne Regel, sagt Flores. Seine Freundin Valerie Fischer, eine 32-jährige Deutsche, fliegt, wenn sie kann, in die Häfen, in denen Flores anlegt, nach Marseille, Dubai oder Ibiza, um ein paar Stunden mit ihm zu verbringen. Dass Michael Flores drei Hummer oder eine teure Flasche Wein verkauft, kommt selten vor, vielleicht ein- oder zweimal im Jahr.

Kann es sein, dass es gar keine Hummer-Regel gibt? Die Reederei Costa behauptet das. Es gebe für die Mannschaft generell keinen Freizeitausgleich dafür, dass sie an Bord etwas verkaufe oder eine bestimmte Leistung erbringe. Erhalte man Kenntnis von einem entsprechenden Fall, werde intern ermittelt, schreibt das Unternehmen. Aber wenn die Hummer-Regel nur auf dem Schiff gilt und sich nicht zur Zentrale herumspricht, dann schöpft dort auch niemand Verdacht.

Michael Flores jedenfalls muss weiter jeden Morgen, auch am Wochenende, auch an Weihnachten und Ostern, um fünf Uhr aufstehen, um beim Frühstück, beim Mittagessen und beim Abendessen die Passagiere des Kreuzfahrtschiffes zu bedienen. Am Tag arbeitet er 14 bis 16 Stunden, in der Nacht schläft er nicht mehr als fünf Stunden. Seine dritte Schicht endet meist erst nach Mitternacht. Er verdient knapp 1000 Euro netto im Monat, das ist für Flores viel Geld, auf den Philippinen würde er nur einen Bruchteil bekommen. Keinen einzigen Tag hat Flores frei, neun Monate lang. Dann endet seine Zeit an Bord, und er wartet auf einen neuen Vertrag, während er seinen Jahresurlaub nimmt.

Wie Michael Flores ergeht es den meisten der rund hundert Menschen, mit denen das *ZEITmagazin* für diese Recherche gesprochen hat. Sie nennen sich selbst Seefahrer und arbeiten auf den großen Kreuzfahrtschiffen der europäischen Reedereien Costa, Aida und MSC als Kellner und Köche, sie reinigen Kabinen, verkaufen Massagen und stehen hinter Theken. Sie sind in asiatischen, afrikanischen oder lateinamerikanischen Ländern aufgewachsen, vor allem in Indien und auf den Philippinen. Die schönen Städte, die sie anfahren, Hamburg, Barcelona oder Genua, haben die meisten von ihnen noch nie gesehen, obwohl sie alle paar Wochen dort sind. Sie müssen meist an Bord bleiben, während die Touristen zu Landausflügen aufbrechen.

Manche dürfen ihre Schiffe verlassen, aber nur für wenige Stunden. Sie suchen dann als Erstes einen kostenlosen Internetzugang. Denn an Bord müssen die Seeleute für jede Minute, für jedes Megabyte bezahlen. Einige haben Internetrechnungen von 200 bis 300 US-Dollar pro Monat. Das liegt daran, dass auf See über Satellit gefunkt wird – Passagiere zahlen für Internet noch mehr als die Crew. Und so sieht man in den Häfen in den Wartehallen vor riesigen Kreuzfahrtschiffen ausgemergelte Gestalten in Uniform sitzen, abgeschottet durch Kopfhörer, auf die Bildschirme ihrer Telefone starrend.

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Da ist der 28-jährige Indonesier, Kellner auf einem Aida-Schiff, der sagt: »Das Schlimmste sind die Seetage. Dann ist der Internetempfang schlecht. Jeden Tag rufe ich meine Frau und meine drei Kinder an. Wir reden nicht viel miteinander, meistens schauen wir uns nur an. Wenn ich nach zehn Monaten Arbeit an Bord wieder für kurze Zeit nach Hause komme, habe ich das gleiche Gefühl: Ich schaue meiner Familie beim Leben zu. Wenn du auf dem Schiff arbeitest, verlierst du deine Familie.«

Da ist die 25-jährige Filipina, Masseurin auf einem Aida-Schiff, die sagt: »Meine sechsjährige Tochter lebt bei meiner Mutter. Natürlich vermisse ich sie. Was für eine Frage. Aber ich muss das hier machen, damit sie einmal studieren kann. Wenn sie krank ist, wird es schwierig für mich. Dann kann ich mich nicht auf meine Arbeit konzentrieren und mache Fehler. Einmal habe ich sie sehr vermisst und einen großen Eimer mit Chemikalien umgekippt, aus Versehen. Es gab großen Ärger von meinem Chef. Seitdem versuche ich, weniger an sie zu denken. Ich muss mich auf meine Arbeit konzentrieren.«

Da ist der 30-jährige Putzmann aus der Karibik, der auf einem MSC-Schiff arbeitet und sagt: »Als Vater ist es meine Aufgabe, meine Tochter zu sehen, aber das geht nicht. Wegen des Geldes. Nach fünf Monaten auf dem Schiff verlierst du deinen Verstand, du fühlst gar nichts mehr, du bist einfach nur müde.«

Da ist der 22-jährige Inder, Putzmann auf einem MSC-Schiff, der sagt: »Als ich das erste Mal das riesige Fitness-Studio gesehen habe, das ich jede Nacht reinigen muss, ist mir schlecht geworden. Ich hätte nie für möglich gehalten, dass das ein einzelner Mensch schafft. Mittlerweile habe ich mich daran gewöhnt. Nach ein, zwei Monaten stellt sich dein Körper um. Du bist dann kein Mensch mehr, der eine Pause braucht. Du denkst dann nicht mehr nach und machst die Arbeit einfach. Wenn ich mit meiner Mutter telefoniere, muss ich oft weinen. Sie auch.«

Keiner der Seeleute, mit denen das *ZEITmagazin* gesprochen hat, bekommt während der Monate an Bord auch nur einen Tag vollständig frei.

Manche sind stolz, für eine bekannte Marke wie Aida zu arbeiten. Aber keiner sagt, er arbeite gerne auf einem Kreuzfahrtschiff.

Jeder von ihnen sagt, er sei müde. Alle haben ein eingefallenes Gesicht und tiefe Augenringe, viele gehen gebückt.

Noch nie waren Kreuzfahrten so beliebt wie heute. Keine andere touristische Industrie wächst so schnell. 2017 haben mehr als zwei Millionen Deutsche Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff gemacht. Seit 2007 haben sich die Passagierzahlen verdreifacht. Die Werften kommen mit dem Bau der Schiffe gar nicht mehr hinterher, so groß ist die Nachfrage. Das größte Kreuzfahrtschiff von Aida, die *AIDAnova*, ist 337 Meter lang, fasst mehr als 2600 Passagierkabinen, 17 Restaurants, einen Kletterpfad und ein Theater. Im Schnitt kommen auf ein Besatzungsmitglied drei bis vier Passagiere. Die *MSC Meraviglia* beispielsweise hat Platz für bis zu 5714 Passagiere und 1536 Besatzungsmitglieder.

Wenn sich die gigantischen Schiffe an der Mittelmeerküste entlang vor kleine Städte schieben, sieht das aus, als sei ein Ufo in einem bayerischen Dorf gelandet. Die Städte kommen damit schwer zurecht. Im italienischen Venedig nennen die Anwohner die Kreuzfahrtschiffe Seeungeheuer. Im kroatischen Dubrovnik gibt es zu wenig Toiletten für die 740.000 Menschen, welche die Kreuzfahrtschiffe im Jahr 2018 ausgespuckt haben – regelmäßig urinieren die Touristen auf die Straßen der Stadt. Die Gäste bleiben zu kurz, um wirklich Geld auszugeben. Die Bewohner demonstrieren häufig gegen die Schiffe.

Der Protest der Anwohner tut der Beliebtheit von Kreuzfahrtschiffen keinen Abbruch, genauso wenig

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

wie die Tatsache, dass die Schiffe Tonnen von Schweröl verbrennen.

In den vergangenen Jahren sind die Fahrten sehr günstig geworden. Im Moment kann man bei Aida die einwöchige Kreuzfahrt »Perlen am Mittelmeer« im März 2019 schon für 499 Euro pro Person buchen. Mit schönen Worten werben die großen Anbieter für sich: »Hier ist das Lächeln zu Hause« (Aida) – »Willkommen im Glück hoch zwei« (Costa) – »Nicht irgendeine Kreuzfahrt« (MSC). Das Lächeln, das potenzierte Glück – das kann es für die Passagiere bei diesen günstigen Preisen nur geben, wenn andere dafür bezahlen: die Besatzung, die unter Deck schuftet.

Es gibt Anbieter, die ihre Crew weniger arbeiten und sie ausreichende Ruhepausen einhalten lassen. Aber offenbar gehören die vom *ZEITmagazin* konfrontierten Reedereien nicht dazu. Aida, Costa und MSC betreiben die größten Schiffe, die in Deutschland anlegen.

Die Reedereien geben sich betroffen, als sie von den Klagen ihrer Mitarbeiter erfahren. In mehreren E-Mails, Telefonaten und persönlichen Gesprächen betonen sie, dass die Zufriedenheit des Personals laut regelmäßigen Umfragen sehr hoch sei. Sie würden für die Crew etliche Freizeitangebote bereitstellen. Und sie geben an, zum Teil über die Regularien der Maritime Labour Convention hinauszugehen, eines international verbindlichen Übereinkommens, das die Mindeststandards der Arbeit auf See definiert. Hoch sind sie nicht: Das Übereinkommen erlaubt 14 Stunden Arbeit täglich und bis zu 72 Stunden wöchentlich, das ganze Jahr über. Innerhalb von 24 Stunden soll ein Besatzungsmitglied eine Pause von mindestens sechs Stunden am Stück haben. Dieses Abkommen ermöglicht auch, dass die Besatzungsmitglieder an Bord keinen einzigen Tag frei haben – der gesamte Urlaub wird am Ende des Vertrages genommen. Die Recherchen des *ZEITmagazins* allerdings zeigen, dass Costa, MSC und Aida es schaffen, selbst diese Vereinbarung noch zu unterbieten.

Die Reedereien haben elektronische Zeiterfassungssysteme, die Überstunden angeblich unmöglich machen. Costa, das Unternehmen, für das Michael Flores arbeitet, gibt an, Kellner arbeiteten drei Stunden während des Frühstücks, zwei Stunden während des Mittagessens und sechs Stunden während des Abendessens. Wenn die Gäste an Land seien, bekomme auch die Besatzung je nach Einsatzplan eine Schicht frei. So geben es auch die anderen Reedereien an.

Flores gehört zu jenen Menschen, die ihre Würde auch dann nicht verlieren, wenn man sie in lächerliche Uniformen steckt und sie unter schwierigen Bedingungen arbeiten lässt. Er lacht, als er von der Stellungnahme seines Unternehmens hört. Flores sagt: »Wie viel wir arbeiten, entscheidet nicht das System, sondern der jeweilige Chef. Natürlich wissen die, dass wir offiziell nur 14 Stunden arbeiten dürfen und ab und zu Pause haben müssen. Sie sagen uns regelmäßig, wir sollen uns jetzt ausloggen. Danach arbeiten wir einfach weiter.« Costa erwidert, man tue alles, um ein solches Fehlverhalten zu unterbinden. Entsprechende Fälle würden geahndet.

Flores' Angaben aber werden von weiteren Seeleuten bestätigt, die auch auf anderen Kreuzfahrtschiffen arbeiten. Darüber hinaus lässt sich aus Gehaltszetteln beispielsweise von Aida herauslesen, dass Überstunden ein fester Bestandteil des Gehaltes sind – sie werden schon von vornherein eingeplant.

»Auf dem Kreuzfahrtschiff ist es wie im Gefängnis: Wir kommen nie runter vom Schiff, wir sind den Schikanen unserer Vorgesetzten ausgesetzt, und wir arbeiten, bis wir nicht mehr können«, sagt Flores. Am schlimmsten findet er die Frühstücksschicht, weil er dann noch so müde sei. »16 Stunden zu arbeiten ist natürlich kein Problem. Es ist ein Problem, dass die 16 Stunden nicht am Stück, sondern immer wieder von Pausen unterbrochen sind, die zu kurz sind, um zu schlafen«, sagt Flores.

Wenn er nach Mitternacht mit der Arbeit fertig ist, geht er in seine kleine Kabine, die er sich mit einem anderen Kellner teilt. Die Kabinen der Seeleute liegen oft unter der Wasseroberfläche, nachts hören

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

sie die Meeresgeräusche und den Motor. Flores ist dann so müde, dass er nicht mehr mit seinem Kameraden reden, sondern nur noch in den oberen Teil des Stockbetts kriechen möchte. Aber weil er so gestresst ist, kann er nicht einschlafen. Er sagt, er habe schon alle Tricks probiert. »Ich habe Vögel gezählt, Kühe, Sterne und natürlich Schafe. Ich habe gezählt, bis ich nicht mehr zählen konnte. Aber das Einzige, was wirklich hilft, ist, ein Glas Wein zu trinken.« Dann schläft Flores, traumlos und tief, bis er am nächsten Morgen gegen fünf Uhr erwacht und auf einen Platz in der kleinen Nasszelle wartet, den sich vier Besatzungsmitglieder teilen.

Seine Freundin Valerie Fischer ruft Michael Flores in der kurzen Pause zwischen der Mittags- und der Abendschicht an, wann immer es geht. Er sagt ihr dann zum Beispiel, dass er schon wieder erkältet sei. Sie erzählt ihm, wie es bei ihrer Arbeit war. Valerie Fischer ist Lehrerin, sie unterrichtet Deutsch und Französisch in einem katholischen Gymnasium.

Im Sommer 2018, als Flores gerade auf seinen neuen Vertrag wartet, erzählen sie gemeinsam die Geschichte ihrer Liebe. Sie halten sich aneinander auf einer weißen Couch fest, von der aus man die Hügel der Schwäbischen Alb sieht. Weiter weg von dem gigantischen Schiff kann man wohl kaum sein als in diesem alten Fachwerkhaus, in dem Valerie Fischer gemeinsam mit ihren Eltern und ihrer Schwester lebt, seit sie geboren ist.

Kennengelernt haben sich die beiden auf einer Kreuzfahrt. In den Osterferien 2014 begleitete die damals 28-jährige Valerie Fischer ihre Tante bei einer Fahrt über das Mittelmeer. Abend für Abend bediente sie dieser aufmerksame Kellner. »Ich war erkältet, und er brachte mir immer eine heiße Zitrone«, sagt sie. »Schon damals ist mir aufgefallen, wie schwer die Tablettens waren, die er tragen musste. Und dass er jeden Tag arbeitete. Ganz schön anstrengend, dachte ich. Ich hatte ja keine Ahnung, wie schlimm es wirklich ist.« Als Touristin hat Fischer vor allem den Rummel auf dem Oberdeck kennengelernt, die plärrende Musik am Tag, die Aufführungen am Abend, die vielen Bars. Bevor Fischer von Bord ging, fragte Flores sie nach ihrer Nummer. Wenige Tage später rief er sie von einer Telefonzelle am Hafen aus an, und von da an sprachen die beiden jeden Tag miteinander. Sie versuchten, einander nah zu sein, auch wenn viele Tausend Kilometer zwischen ihnen lagen. Oft rief er sie an, wenn er vor dem Abendessen noch Servietten falten musste. Er stellte dann das Telefon vor sich auf, und die beiden sahen sich über den Bildschirm. Er stand in seiner Uniform in einem leeren Speisesaal, sie war von der Schule nach Hause gekommen und saß in ihrer Dachgeschosswohnung an einem Tisch.

Als sie nach einigen Wochen durch einen Eintrag auf Facebook herausfand, dass er eine Frau und zwei Kinder auf den Philippinen hat, wollte sie die Beziehung beenden. »Lass es mich erklären«, sagte er. »Wann?«, fragte sie. »In einer Woche legen wir in Marseille an. Ich versuche, für vier Stunden freizubekommen«, sagte er. Flores habe dann, so erzählt er es, diese eine Woche fast rund um die Uhr gearbeitet. Nach dem Abendessen wusch er noch die Teller, frühmorgens reinigte er den Frühstücksraum, alles nur, damit er in Marseille von Bord gehen konnte.

Schließlich saßen sie auf einer Bank im Hafen von Marseille. Da sagte er ihr, dass er seit Langem von seiner Frau getrennt lebe, aber das mit der Trennung nicht so einfach sei auf den Philippinen, wo die Menschen streng katholisch und Scheidungen gesetzlich verboten sind. Dass er 2012 auf einem Schiff von Costa angeheuert habe, weil er ein besseres Leben für sich und seine beiden Söhne im Teenageralter wollte. Dass er anfangs am Buffet gearbeitet und 400 Euro im Monat verdient habe und dass das immer noch mehr sei als das durchschnittliche Monatsgehalt auf den Philippinen, das bei 213 Euro liegt. Dass er sich in Valerie verliebt habe und ihr verspreche, von nun an immer die Wahrheit zu sagen. Ob sie es sich vorstellen könne, mit einem Seefahrer zusammen zu sein, fragte er sie. Ja, sagte sie.

Nach diesem Tag ging Flores zum Schiffsarzt, weil seine Nase nach dem tagelangen Schlafentzug

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

nicht mehr aufhörte zu bluten. »Ruh dich ein paar Stunden aus«, habe der Arzt zu ihm gesagt. Aber am Abend bediente Flores wieder Gäste.

Im darauffolgenden Sommer flog Valerie Fischer nach Dubai und machte eine Kreuzfahrt auf dem Schiff, auf dem Michael Flores arbeitete. Er hatte einen Putzmann bestochen und auf das Bett in ihrer Kabine ein Herz aus Rosen gelegt. Dort küssten sich die beiden zum ersten Mal. Eine Beziehung zwischen einem Gast und einem Passagier wird an Bord nicht gern gesehen, Fischer und Flores trafen sich heimlich. Fischer lernte damals das Leben unter Deck kennen, das Leben der Besatzung. Sie schlich sich an den Absperrungen vorbei, die man als Tourist nicht passieren darf, und stieg die Treppen hinunter in den kargen Crewbereich. »In Michaels Kabine halte ich es nicht lange aus, in seinem Bett könnte ich keine Sekunde schlafen. Es ist so eng, dass ich Platzangst bekomme«, sagt sie. »Und es ist ziemlich dreckig, weil niemand Zeit hat zu putzen.«

Ein Jahr später besuchte Michael Flores seine Freundin mit einem Touristenvisum in Deutschland, während er auf seinen neuen Vertrag wartete. Zweimal war sie mittlerweile bei ihm auf den Philippinen, hat seine Kinder und seine Eltern kennengelernt, die in einer Wellblechsiedlung in Manila leben. Es ist ein fremdes, lautes und ärmliches Leben, das Valerie Fischer da gesehen hat. Beim letzten Abschied fragte Flores' Mutter Valerie Fischer, ob diese ihr nicht ihre wertvolle Handtasche überlassen wolle – da musste Fischer erklären, dass auch sie lange arbeiten muss, um sich eine teure Handtasche leisten zu können.

Die meiste Zeit verbringt Valerie Fischer in dem kleinen schwäbischen Dorf, in dem sie lebt, und Michael Flores irgendwo auf See. Jeden Morgen, wenn sie aufsteht, schaut sie als Erstes per Webcam, wo sich Flores' Schiff gerade befindet. Er arbeitet dann immer schon. Jeden Abend, bevor sie zu Bett geht, schickt sie ihm eine Nachricht. Ihre Handys sind für Flores und Fischer zu ihren wichtigsten Begleitern geworden, sie haben sie immer bei sich.

Die Liebe zwischen dem philippinischen Seemann und der deutschen Lehrerin ist eine unwahrscheinliche Verbindung, und noch erstaunlicher ist, dass sie auch vier Jahre später noch hält. Sie musste sich an seine Tätowierungen gewöhnen. Er musste sich daran gewöhnen, dass es ihr an vielen Orten seiner Heimat zu schmutzig ist. Sie betet jeden Abend für ihn. Und er für sie.

In den ersten Jahren auf See stand Flores nur am Buffet, Gäste durfte er noch nicht bedienen. Sein Gehalt war so gering, dass er sich an der gut florierenden Schattenwirtschaft an Bord beteiligte. Nach Dienstschluss reinigte Flores die Kabinen seiner Kollegen und wusch ihre Wäsche, um sich etwas hinzuzuverdienen.

Das sind die heimlichen Dienstleistungen der Seeleute:

Wäsche waschen, Kabinen putzen.

Haare schneiden, tätowieren.

Drogen schmuggeln.

Sex.

Die Reedereien sagen, sie wüssten nichts von einer solchen Schattenwirtschaft. Straftaten würden streng geahndet. Aber immer wieder gibt es Berichte von Besatzungsmitgliedern, die wegen Drogenschmuggel festgenommen wurden – zuletzt im November auf der *MSC Seaside*, als im Hafen vor Miami sieben Mitarbeiter mit mehr als sechs Kilogramm Kokain und 100.000 US-Dollar erwischt wurden.

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Mittlerweile ist Michael Flores Kellner geworden, und sein Verdienst ist auf knapp 1000 Euro netto monatlich gestiegen. Obwohl er die Enge auf dem Schiff fürchtet, die Müdigkeit, die langen Tage, die Schmerzen in den Beinen und die Einsamkeit inmitten all der Leute, zwingt Michael Flores sich Jahr für Jahr in einen neuen Vertrag. Ein Arbeitsvisum für Deutschland bekommt er nicht. Er hat für seine Söhne ein kleines Reihenhaus in Quezon City gekauft, der bevölkerungsreichsten Stadt auf den Philippinen, das er noch viele Jahre wird abbezahlen müssen.

Alle Seefahrer, mit denen das *ZEITmagazin* gesprochen hat, arbeiten, weil sie ihre Familien unterstützen müssen. Oft haben ihre Familien viel Geld für Mini-Ausbildungen von Personalvermittlungsagenturen bezahlt, die Seeleute auf die Schiffe bringen. In diesen Ausbildungen lernen sie, zu massieren, zu kellnern und Kabinen zu reinigen, sie müssen außerdem für medizinische Check-ups und Sicherheitstrainings bezahlen.

So wie die 42-jährige Joy Cruz, deren Mann sie vor drei Jahren mit vier Kindern für eine andere hat sitzen lassen. Joy Cruz erzählt, wie sie sich blenden ließ von den Facebook-Einträgen einer Bekannten, die auf einem Kreuzfahrtschiff arbeitete. Cruz sah eine Möglichkeit, sicher Geld zu verdienen. Sie sagt sogar: »Es war da, wo ich herkomme, die einzige Möglichkeit.« Sie ließ sich Geld von ihren Verwandten, um das fünfwöchige Training der größten philippinischen Personalvermittlungsagentur Magsaysay zu bezahlen, das umgerechnet 500 Euro kostete. Dafür kann sie nun auf Kreuzfahrtschiffen als Masseurin arbeiten.

Als Cruz bei MSC anfang, flüsterte ihr die Bekannte mit den tollen Facebook-Posts zu: »Willkommen in der Hölle.« Die Hölle kennt Cruz jetzt auch. Die Hölle, sagt sie, das seien die ersten Monate gewesen, in denen sie nicht schlafen konnte, weil sie nachts im Bett ihr Baby vermisste. Die Hölle, das seien die langen Arbeitstage. Das sei, niemals allein zu sein, auch in der Kabine immer zu zweit.

Joy Cruz verdient knapp 500 Euro im Monat – wenn sie mehr Geld möchte, muss sie Massagen an Passagiere verkaufen. Dafür stellt sie sich vor die Spa-Anlage und verteilt Flyer am Buffet. Sie steht zwölf Stunden am Tag, abends tun ihr die Füße weh. Wenn sie nicht zu müde ist, massiert sie sich selbst die Waden. Sie postet jetzt selbst tolle Bilder auf Facebook. Ihre Kinder und Verwandten sollen sich keine Sorgen um sie machen. »Auf den Bildern aus den Häfen der Welt lachst du«, sagt Cruz, »aber keiner sieht, wie es wirklich ist.«

Sie würde gern die Kabinen reinigen, sagt sie. Den Job stellt sie sich einfach vor. »Aber auch als Putzfrau brauche ich ein Zertifikat meiner Agentur – und das bekomme ich nur nach einem dreimonatigen Training. Das kann ich mir nicht leisten«, sagt sie.

Die philippinische Agentur Magsaysay reagierte nicht auf die Anfragen des *ZEITmagazins*. MSC, die Reederei, für die Joy Cruz arbeitet, gibt sich betroffen, als sie von den Vorwürfen ihrer Mitarbeiterin hört. Bis zu 90 Prozent der Mitarbeiter kämen nach einem Vertrag wieder an Bord, sagt die Reederei. Beschwerden der Mitarbeiter würden »sehr ernst« genommen.

Das kann Joy Cruz bestätigen. Sie litt in den ersten Monaten unter den Schikanen ihres Chefs. Willkürlich habe er sie und ihre Kolleginnen angeschrien, sagt Cruz. Schon morgens habe es ihr beim Gedanken an ihn die Luft abgeschnürt. Aber kürzlich hätten sie und ihre Kolleginnen all ihren Mut zusammengenommen und sich bei einem anderen Vorgesetzten beschwert – dieser habe schnell eingegriffen und Cruz' Boss ausgewechselt. Daran sieht man, dass die Reedereien durchaus die Situation ändern, wenn sie Kenntnis von Ungerechtigkeiten erhalten. Das ganze ausbeuterische System ändern sie allerdings nicht.

Joy Cruz und ihre Kolleginnen haben Wochen gebraucht, bis sie endlich den Mut fanden, sich zu beschweren. Vielen gelingt das nie. Die Angst der Seeleute ist groß, etwas falsch zu machen. Oder mit leeren Händen zurück nach Hause geschickt zu werden. Unter der Crew kursieren zahlreiche

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Gerüchte von Kollegen, denen bei geringen Vergehen fristlos gekündigt worden sein soll und die angeblich ihren Heimflug selbst bezahlen mussten.

Da ist zum Beispiel der 22-jährige Koch aus Indien, der auf einem Aida-Schiff arbeitet und sagt: »Ich darf auf gar keinen Fall früher runter vom Schiff, nachher muss ich noch meinen Rückflug selbst bezahlen. Ich muss zehn Monate arbeiten, sonst habe ich nicht genug Geld für meine Familie.«

Die Reedereien sind nicht verantwortlich für Gerüchte, die die Crew sich erzählt. Sie sind auch nicht verantwortlich dafür, dass sich die asiatischen Besatzungsmitglieder, die in den Kabinen, an den Buffets und in den Küchen arbeiten, ihren europäischen Chefs unterlegen fühlen.

Da ist der 43-jährige philippinische Koch auf einem MSC-Schiff, der sagt: »Ich arbeite seit zehn Jahren auf Schiffen, ich weiß, wie ich meine Arbeit machen muss, damit mein Chef zufrieden ist. Die Europäer kommen jung auf unser Schiff, haben keine Ahnung und verdienen viel mehr als ich. Das macht mich traurig. Sind wir wirklich so viel weniger wert als die?«

Da ist die 32-jährige Putzfrau aus Indonesien, die auf einem MSC-Schiff arbeitet und sagt: »Als Italiener hast du es viel leichter. Du wirst nicht angeschrien. Die Gäste sind nett zu dir. Du kannst viel schneller eine höhere Position bekommen als wir Asiaten.«

Die Reedereien betonen, es gebe keinen Rassismus an Bord, entsprechende Vorfälle würden sofort geahndet. Und selbstverständlich könnten auch Asiaten höherrangige Positionen erreichen, wenn sie die entsprechende Ausbildung aufwiesen. Nur ist diese häufig teuer.

Wer sich selbst an Bord eines der riesigen Billig-Kreuzfahrtschiffe begibt, kann Passagiere beobachten, die Kellnern hinterherpfeifen, weil sie den Tisch noch mal abwischen sollen, die anfangen herumzuschreien, weil die Pizza im 24-Stunden- Buffet für zwei Minuten nicht verfügbar ist, die sich beschweren, weil es regnet, denen kein »danke« oder »bitte« über die Lippen kommt, nur ein herrisches »ich will« – vorgetragen in der eigenen Landessprache, auf Italienisch, Spanisch, Portugiesisch, Französisch oder Deutsch. Kaum einer bemüht sich um Englisch, das an Bord fast jedes Besatzungsmitglied spricht.

Solange man Vertraulichkeit zusichert und keiner zuhört, ist es nicht schwer, von einem Besatzungsmitglied zu erfahren, wie es ihm wirklich geht. Die meisten erzählen freimütig von ihrem Elend. Es fragt nur kaum ein Passagier danach.

Sicherlich gibt es auch Mitglieder der Besatzung, denen es besser geht. Zum Beispiel diejenigen, die als Animatoren, Tänzer oder Fotografen an Bord sind. Sie bleiben meist nur wenige Monate an Bord und arbeiten viel weniger als ihre asiatischen Kollegen in den Restaurants und in den Kabinen.

An Land gibt es wenige, die den Seefahrern helfen, aber diese wenigen tun viel.

Da ist zum Beispiel der Seemannspastor Matthias Ristau, der die riesigen Kreuzfahrtschiffe vor seinem Bürofenster am Hamburger Hafen vorbeiziehen sieht. »Man muss die Augen ganz weit aufsperrn, erst dann sieht man die Menschen, die auf den Schiffen arbeiten«, sagt der Pastor. Er sieht, wie Seeleute in Ecken kauern und einschlafen, wenn sie einen Moment Ruhe haben. Er spricht regelmäßig mit ihnen, wenn sie an Land sind. »Wie mit den Menschen umgegangen wird, macht mich wütend«, sagt der Pastor.

Vor einem Jahr bot die Seemannsmission einen Sehtest an, weil viele Seefahrer über Schwierigkeiten mit den Augen geklagt hatten. Es stellte sich heraus, dass mit den Augen der Seeleute alles in Ordnung war. Sie konnten nur nicht mehr richtig sehen, weil sie so müde waren. Der Pastor fordert einen Tag Freizeit pro Woche für die Mitarbeiter auf den Schiffen und eine Nachtruhe von mindestens

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

acht Stunden.

Im November war er auf den Philippinen, im Heimatland der meisten Seeleute. Er wollte erfahren, wie die Familien der Seeleute leben. Er merkte, dass die Seeleute ihre Familien mit ihren Problemen nicht belasten wollten. Sie erzählten kaum etwas von der Wirklichkeit an Bord. Daher wüssten diejenigen, die an Land blieben, nicht, was die Arbeit auf einem Kreuzfahrtschiff bedeute. Sie wüssten nichts von dem Stress, der Einsamkeit, der Ruhelosigkeit. »Die sagen nur, oh, da vorne ist eine Villa, das muss ein Seemann sein«, sagt der Pastor.

In den Kreuzfahrterminals am Hamburger Hafen hat die Seemannsmission kleine Räume gemietet, wo sich die Seeleute aufhalten können. Sie haben dort freien Internetzugang und können sich etwas zu essen kaufen. Die Räume heißen »Seafarers' Lounges«, es sind Bereiche nur für die Crew. Aber immer wieder beobachten Pastor Ristau und seine Kollegen, wie sich neugierige Kreuzfahrt-Touristen in die Lounges schleichen, nur um mal zu gucken, was die Crew in ihrer Freizeit so treibt. Die Seefahrer räumen dann immer ihre Plätze für die Touristen, so sehr sind sie aufs Dienen getrimmt.

Die größte Lounge für Kreuzfahrtschiffe liegt in Hamburg-Steinwerder und wird von Markus Wichmann geleitet, einem bedächtigen 44-Jährigen. Er arbeitet seit zehn Jahren in der Lounge und hört den Sorgen der Seeleute zu. Vor allem klagen sie über das Essen an Bord, das kaum gewürzt sei und niemals frisch. Viele nähmen monatelang nur Reis, Fleisch und Soße zu sich. Die Reedereien bestreiten das und betonen, es werde vielfältig und frisch für die Crew gekocht.

Wer sich allerdings einige Tage in der Lounge in Steinwerder aufhält, bekommt einen anderen Eindruck. Jede Minute schieben sich neue Besatzungsmitglieder in den Raum, der so groß ist wie ein Klassenzimmer, und studieren das Sortiment in den fünf Holzregalen. Sie kaufen tütenweise Nudelsuppen in den Geschmacksrichtungen Shrimps, Huhn und Mi Goreng, sie kaufen Chips, Kekse und Schokolade. »Das Essen an Bord ist nicht gut, davon werden wir nicht satt«, sagt eine Südafrikanerin, die als Putzfrau auf einem MSC-Schiff arbeitet. Ihr Kollege, ein Indonesier, sagt: »Ich liebe Hamburg. Die Stadt kenne ich natürlich nicht, aber hier habe ich freies Internet und kann Nudelsuppe kaufen.«

Und da ist die Seemannsambulanz im Krankenhaus Groß-Sand, einige Minuten vom Hamburger Hafen entfernt. Im Wartezimmer sitzen 500 Teddybären in blau-weißen Matrosenanzügen. Sie gehören Jan-Gerd Hagelstein, dem Chef der Ambulanz. Wenn man sich einen Seemannsarzt vorstellen müsste, es wäre ein Typ wie Hagelstein, ein Mann mit schneeweißen Haaren und gepflegtem Bart, der Sätze sagt wie: »Ich habe in meinem Leben schon viel Wasser kaputt gefahren.«

Hagelstein setzt sich mit einer Tasse Tee an einen Tisch im Wartezimmer. Er fängt sofort an zu sprechen, es gibt viel zu erzählen über seine Patienten. In den Neunzigerjahren seien die Seeleute oft wegen Kleinigkeiten zu ihm gekommen. Einige hätten ihn gebeten, das Taxi zurück zum Schiff erst später zu bestellen, damit sie mehr Zeit für Sightseeing in Hamburg hätten. Heute sei das anders, sagt der Arzt. Die Seeleute kämen jetzt mit schlimmen Krankheiten, manche hätten schon Blut gespuckt, Lungenkrebs in fortgeschrittenem Stadium. Andere Seefahrer hätten vom Krebs verwucherte Därme gehabt. Sie tauchten erst bei ihm auf, wenn es überhaupt nicht mehr gehe und sie alle Schmerzmittel und Antibiotika, die an Bord untereinander getauscht würden, aufgebraucht hätten.

Zuerst habe er sich noch gewundert, warum da gestandene Kerle vor ihm zittern, sagt der Arzt. »Jetzt weiß ich, sie haben Angst, dass ich sie stationär aufnehmen oder zurück in die Heimat schicken könnte. Sie haben Angst, dass sie ihren Job verlieren.« Die Seeleute sähen verbraucht und alt aus, die Blicke seien leer, sagt Hagelstein. Er nennt manche seiner Patienten »geknechtete Kreaturen«. Die Reedereien betonen, im Krankheitsfall werde ein Besatzungsmitglied auf Kosten der Reederei in

**Quelle: Die Zeit Magazin**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

sein Heimatland transportiert und weiterbezahlt. Die Seeleute, mit denen das *ZEITmagazin* gesprochen hat, kennen allerdings keinen solchen Fall.

Etlche Seefahrer klagen über Rückenschmerzen und eine nicht mehr endende Müdigkeit. Und dann gibt es die, die nicht mehr können. Wenn ein Prominenter wie Daniel Küblböck sich auf einer Kreuzfahrt über Bord stürzt, sind die Zeitungen voll davon. Wenn ein Seefahrer sich das Leben nimmt, geschieht das still und leise, nahezu unbemerkt. Nur die Crew erzählt sich die Geschichten der Toten. Michael Flores, Joy Cruz und andere Seeleute berichten von Tellerwäschern und Kasino-Mitarbeitern, denen die Arbeit zu hart war, deren Frau sie verlassen hatte oder die so einsam waren, dass sie das Leben an Bord nicht länger ertragen konnten. Das Blog *Crew Center*, das von ehemaligen Kreuzfahrtschiff-Mitarbeitern betrieben wird, berichtet immer wieder über Crewmitglieder, die sich erhängt oder ins Meer gestürzt haben. Laut dem Blog wurde der letzte Tote am Nikolaustag vor Singapur in seiner Kabine gefunden.

In schwachen Momenten denkt auch Michael Flores darüber nach, wie es wäre, einfach Schluss zu machen. Aber für ihn gibt es Hoffnung. Seine Freundin Valerie Fischer wartet in Deutschland auf ihn, und wenn er einen guten Anwalt findet, der auf den Philippinen seine Ehe für ungültig erklärt, wird er sie vielleicht eines Tages doch noch heiraten können. Falls sie Ja sagt.

Hinter der Geschichte: Das *ZEITmagazin* hat im Verlauf von acht Monaten rund 100 Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen, in Häfen, in Asia-Imbissen, beim Seemannsarzt und in »Seafarers' Lounges« des Hamburger Hafens getroffen. Um in den Text aufgenommen zu werden, musste eine Information von mindestens drei Seeleuten unabhängig voneinander bestätigt werden. Transparenzhinweis: *ZEIT REISEN*, eine Abteilung der *ZEIT*-Verlagsgruppe, bietet in Kooperation mit Reedereien wie Cunard und Hapag-Lloyd ebenfalls Reisen auf Kreuzfahrtschiffen an. Zudem verlor die *ZEIT* in den vergangenen Jahren im Rahmen des *ZEIT*-Scrabble-Sommers mehrmals Kreuzfahrten, die von der Reederei TUI Cruises zur Verfügung gestellt wurden.

* Name und Alter der Besatzungsmitglieder und ihrer Angehörigen sind zu ihrem Schutz verändert.

Wie lange er wohl schon im Dienst ist? Ein Mitarbeiter wischt den Boden am Pool

Zwischen den langen Arbeitsschichten macht die Crew eine Sicherheitsübung

Valerie Fischer spricht mit ihrem Freund Michael Flores

Schöner Schein: Für die Arbeitsbedingungen der Angestellten interessiert sich kaum ein Kreuzfahrt-Tourist

Die Schiffe sind oft luxuriös ausgestattet. Für die Besatzung ist die Arbeit auf den Schiffen oft die Hölle

Dunkle Geheimnisse: Neun Monate Arbeit, keinen Tag Pause

Die einfachen Besatzungsmitglieder stammen häufig aus Asien, Afrika oder Lateinamerika

Bildbeschreibung

BU: Wie lange er wohl schon im Dienst ist? Ein Mitarbeiter wischt den Boden am Pool



Quelle: Die Zeit Magazin

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Bildbeschreibung

BU: Zwischen den langen Arbeitsschichten macht die Crew eine Sicherheitsübung

Bildbeschreibung

BU: Valerie Fischer spricht mit ihrem Freund Michael Flores

Bildbeschreibung

BU: Schöner Schein: Für die Arbeitsbedingungen der Angestellten interessiert sich kaum ein Kreuzfahrt-Tourist

Bildbeschreibung

BU: Die Schiffe sind oft luxuriös ausgestattet. Für die Besatzung ist die Arbeit auf den Schiffen oft die Hölle

Bildbeschreibung

BU: Dunkle Geheimnisse: Neun Monate Arbeit, keinen Tag Pause

Bildbeschreibung

BU: Die einfachen Besatzungsmitglieder stammen häufig aus Asien, Afrika oder Lateinamerika