

# **SEEREISEJAHRE**

**Erlebnisse eines Kreuzfahrt-Insiders  
1968-1986**

**Friedrich J. Ortwein**

---

## Navigare necesse est

Mein REISEBUCH vom vergangenen Jahr hat mir zu meiner Überraschung und Freude etliche positive Reaktionen eingebracht. Und einige Fragen.

Diese reichten von "Wir wußten ja gar nicht, wo überall ..." über "Weshalb habt Ihr denn nie berichtet, daß ..." bis zu "Das Konzept, jedes Ereignis auf nur einer Seite zu schildern, ist gut und schön, aber manche Schilderung hätten wir gerne ausführlicher gehabt."

Dabei hätte ich's bewenden lassen können.

Ob es die REISEBUCH-Berichte von den Kreuzfahrten waren oder ob das Thema in der Luft liegt, mehrfach wurden wir in den letzten Monaten darauf angesprochen, ob wir auch Kreuzfahrten unternommen hätten und - falls ja - ob wir zu- oder abraten würden.

Und so kam der Gedanke auf, meine (und unsere) Erfahrungen mit der Hohen See und den Dickschiffen zusammenzustellen und dann eventuell zu veröffentlichen - sollte sich herausstellen, daß genügend Interessantes aus der Erinnerung hervorgekramt werden könnte. Denn das Ende meiner 'seemännischen' Jahre liegt inzwischen mehr als drei Jahrzehnte zurück.

Das Ergebnis seht Ihr nun vor Euch. Es sind über 60 Seiten geworden. Und dabei habe ich mich auf die mir wesentlich erscheinenden Ereignisse beschränkt, solche, von denen ich hoffe, daß sie der geneigten Leserschaft ein bißchen Spaß bereiten. Und was ist mit den Empfehlungen? Nein, die habe ich mir geschenkt. Ich bin zu betriebsblind, um objektiv urteilen und Ratschläge geben zu können

Daß die Schilderungen über einen meiner Arbeitgeber größeren Raum einnehmen, habt Ihr Moni zu verdanken. Sie meinte, daß ein Bericht über meine Zeit mit den Schiffen der Linea "C" ohne die Erwähnung der kuriosen Begleitumstände unverständlich und halb so lustig sei. Also offenbare ich hier eines meiner bestgehüteten Geheimnisse.

Das vorliegende Büchlein ist im Sommer 2009 innerhalb zweier Wochen aus dem Gedächtnis heraus direkt in den PC geschrieben worden. Die meiste Zeit davon haben meine Internet-Recherchen nach passendem Bildmaterial<sup>1</sup> ver-

---

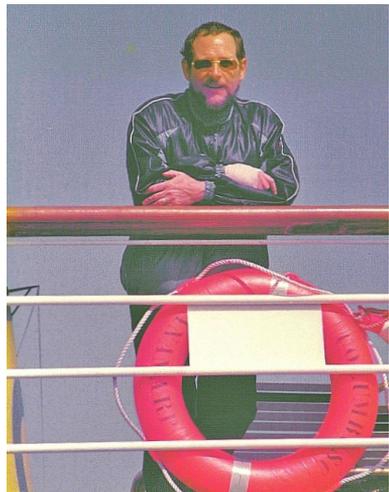
<sup>1</sup> Die Abbildungen sind innerhalb der Kapitel durchlaufend nummeriert. Die entsprechenden Quellenangaben finden sich auf Seite 58

schlungen. Denn fotografiert habe während der Seereisejahre nicht. Schließlich war ich beruflich unterwegs.

Während des Korrekturlesens fiel Moni auf, daß in die Texte hie und da touristisches Fachchinesisch eingeflossen ist. Wie das so ist: Wenn man in der Materie steckt, benutzt man die fachspezifischen Ausdrücke ohne darüber nachzudenken, ob dem Laien die Bedeutung im Detail geläufig ist. Deshalb glaube ich es dem Leser schuldig zu sein, diese Fachbegriffe zu 'übersetzen'.<sup>2</sup>

Ich wünsche allen ein paar Schmunzelstunden und mir eine wohlwollende Beurteilung!

Ein kräftiges Landratten-Ahoi!



Euer Fritz

---

<sup>2</sup> Das "[Touristische Wörterbuch](#)" findet sich auf Seiten 56/57

**Die Kapitel**

Eine Seefahrt, die ist lustig ... Wirklich?	Seite	I
Inhaltsverzeichnis	Seite	III
Kreuzfahrten - im Allgemein und im Besonderen	Seite	V
Die Routen	Seite	VII
1968, wie alles begann	Seite	1
TSS VARNA, Teil 1	Seite	3
Es geschah in Sofia	Seite	7
MV UZBEKISTAN	Seite	8
TSS VARNA, Teil 2	Seite	12
"Die Seefahrt wird Sie nie wieder loslassen ..."	Seite	19
Leserreisen? Und was haben die mit Vegetarismus zu tun?	Seite	21
Gratwanderung	Seite	25
Mit den "C"-Schiffen in der Karibik	Seite	27
Apfel-Schoten	Seite	31
MS BERLIN	Seite	36
1986, die Kreise schließen sich	Seite	51
Schiffsschicksale	Seite	52
Touristisches Wörterbuch	Seite	56
Quellenverzeichnis der Abbildungen, Impressum,	Seite	58



Fast so gering wie der Aktualitätsgehalt einer Zeitung vom Vortag können unsere Schilderungen über unsere Kreuzfahrerlebnisse sein. Also besser nicht. Über das Lustprinzip eines erholsamen Urlaubs, des Länder-, Inseln- und Häfen-Kennenlernens bei geringstem Aufwand, vom antizyklischen Leben an Bord und der stimulierenden Seeluft – darüber jedoch könnten wir tagelang berichten.

Über die heute auf den Weltmeeren kreuzenden Schiffe ist unser Wissen rudimentär. Der Kreuzfahrtmarkt hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten rapide verändert: Die Buchungszahlen in Deutschland sind, nachdem sie zwischen 1960 und 1990 jährlich fast unverändert zwischen 150.000 und 200.000 stagnierten, auf über 1 Million Passagiere explodiert. Entsprechend hat die Passagierkapazität der Cruise Liner eine völlig andere Dimension angenommen. Wenn noch Ende der 1970er Schiffe mit einem Fassungsvermögen von 1.000 Passagieren als groß galten, laufen heutzutage Schiffe mit Kapazitäten für 4.000, 5.000 Passagiere vom Stapel.

Besonders stört uns, daß Schiffe nicht mehr wie Schiffe aussehen. Keine offenen Decks, damit keine sich nach oben verjüngende Stufenbauweise. Nur noch schwimmende Schuhkartons. Denn Deckfläche kann mit gewinnmaximierenden Kabinen umbaut werden und zu viele ins Freie führende Türen reduzieren die Effizienz der Aircondition.



ACHILLE LAURO (1)

Baujahr	1946
BRT	23.112
Länge	192 m
Passagiere	680
Besatzung	350



INDEPENDENCE OF THE SEAS (2)

Baujahr	2008
BRT	154.407
Länge	340 m
Passagiere	4.570
Besatzung	1.360

Klar, es gibt sie noch, die alten, schönen Schiffe, die EUROPA und die BREMEN von Hapag Lloyd und auch ein paar ehemalige Schiffe der italienischen Linea "C". Der Markt wird jedoch dominiert von den seelenlosen, schwimmenden Spielcasinos amerikanischer Provenienz. Gebaut für Drei- bis Sieben-Tage-Kreuzfahrten in die Karibik. Jede Reederei, die auf sich hält, besitzt eine eigene Insel, damit die Wertschöpfungskette nicht unterbrochen wird. Das Anlaufen von Häfen nur noch lästig.

Für uns ist das Kapitel Kreuzfahrten seit 20 Jahren abgeschlossen. Dafür letztlich entscheidend war die Tatsache, daß wir – egal auf welchem Schiff wir waren – immer einen direkten Zugang zur Schiffsleitung und persönlichen Kontakt zur Reiseleitung hatten. Kein Bereich eines Schiffes war uns verschlossen. Im Gegenteil, wir genossen diese Rückzugsräume von der Routine der Tagesabläufe. Und da uns derlei Vergünstigungen nicht mehr offenstehen, würden wir diese Kontakte und Möglichkeiten so sehr vermissen, daß uns ein Gutteil des Urlaubs- und Erholungserlebnisses fehlen würde.

Schwelgen wir statt dessen in Erinnerungen, denn alles hätt sing Zick.

Heuer, 2009, jährt es sich zum vierzigsten Mal, daß meine Liebe zur Kreuzfahrt begann. Die Prophezeiung meines damaligen Vorgesetzten hat sich erfüllt: "Sie werden nie mehr davon loskommen."

Es gibt mehrere Phasen in meinem Berufsleben, die von der Kreuzschifffahrt dominiert waren: 1969/70 als Projektleiter des Flaggschiffs der Touropa "TSS VARNA", 1975-1978 als Logistiker (hauptsächlich) für die Karibik-Kreuzfahrten der Schiffe FEDERICO "C" und ENRICO "C" und ab 1980/81 als Projektmanager des späteren Traumschiffes "MS BERLIN".

Während ich bei der VARNA für das operative Geschäft verantwortlich war und bei der Berlin noch Preisgestaltung, Akquisition und Vertrieb hinzukamen, war die Aufgabe für die Schiffe der Linea "C" völlig anders definiert. Meine Aufgabe bestand in der Beschaffung der Flug-Zubringer von Deutschland in die Karibik für bis zu 1.000 Personen (gleichzeitig und im 10-Tages-Rhythmus), der Planung der Arrangements für die Ausflüge für diese Personenzahl und der Qualitätskontrolle.

So spannend und komplex diese Aufgabe auch war, eine Verantwortung für die Schiffe hatte ich zu dieser Zeit nicht. Die wurde mir erst wieder übertragen mit der Zuständigkeit für die MS BERLIN.

Als die BERLIN später dann in den Katalog von Neckermann-Seereisen aufgenommen wurde, endete meine seemännische Laufbahn endgültig.

© Friedrich Ortwein, Köln im Sommer 2009



... und das hier sind alle befahrenen Routen



Mittelmeer

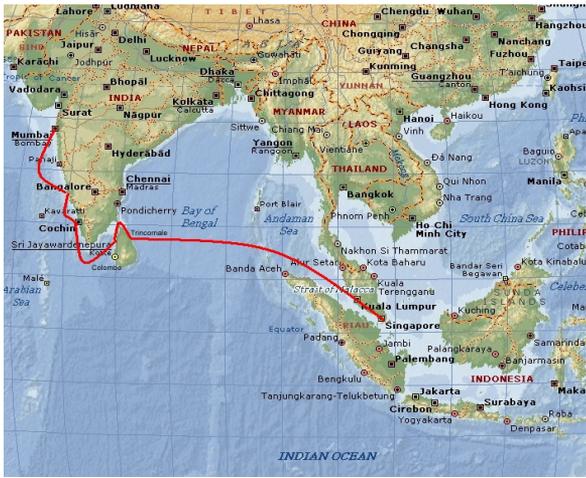


Nord- und Ostsee

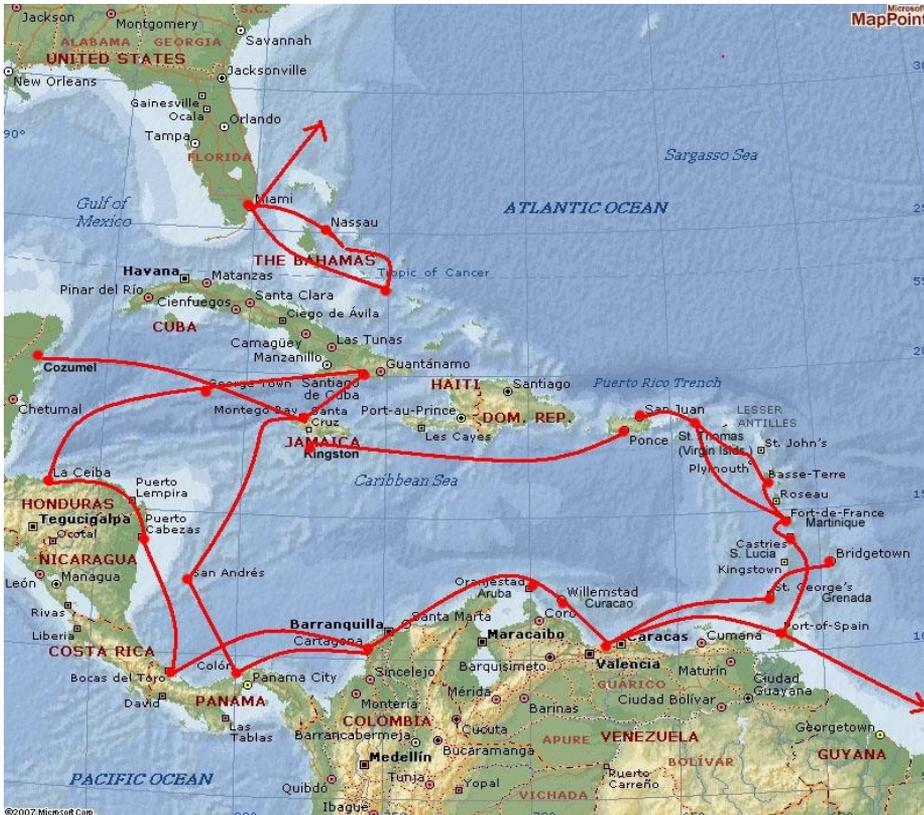


Atlantik

## Die Routen



Indischer Ozean

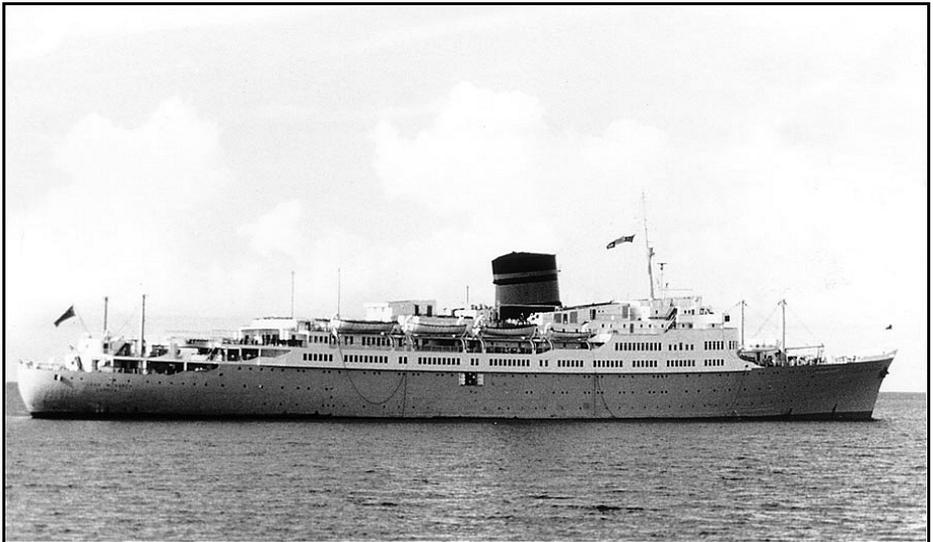


Karibik

## Wie alles begann ...

Gerade einmal zwei Monate vorher war ich von Köln nach München umgezogen und hatte meine geruhssame Tätigkeit in der geruhssamen Atmosphäre des Kölner Verkehrsamtes mit der Hektik des boomenden Reiseveranstalters Touropa eingetauscht, als ich zum Produktmanager für das Flaggschiff der Touropa-Kreuzfahrtflotte, die unter bulgarischer Flagge fahrende TSS VARNA, ernannt wurde. "Haben Sie Erfahrungen mit Kreuzfahrten?" "Nein" "Mit Schiffen überhaupt?" "Nein" "Trauen Sie sich das trotzdem zu?" "Ja" "Gut, dann wünsche ich Ihnen und uns viel Erfolg. Sie werden sehen, daß Sie Ihr Lebtage nie mehr von der Seefahrt loskommen."

Ich hatte es für klüger gehalten, meine Schiffserfahrungen zu verschweigen, als damit zu renommieren. Denn meine einzige Erfahrung mit Wind und Wellen stammte von 1960, dem Jahr meiner großen Nahostreise, auf der ich von Bei-



TSS VARNA, hier noch als TSS Ocean Monarch (1)

rut nach Post Said, von Alexandria nach Piräus und dort nach Neapel als Passagier "ohne Bett und Verpflegung" gereist war, sowie ein paar Fahrten mit der Köln-Düsseldorfer nach Königswinter und mehrmaligen Müllemer-Bötchen-Fahrten.

Die TSS VARNA, die im Vollcharter für Touropa fuhr, hatte ihre erste Kreuzfahrtsaison mehr schlecht als recht Anfang November beendet. Für die Wintersaison lag sie vor Anker in Bulgarien und sollte ihren Dienst zu Ostern wieder aufnehmen.

Dazu mußten die Routen berechnet und die Angebotspreiskalkulation erstellt werden. Die Reiseleitung war unter Vertrag zu nehmen und mit der im Kreuzfahrtgeschäft vollkommen unerfahrenen und im kommunistischen System ver-

hafteten Volksrepublik Bulgarien waren die operativen Absprachen aufs Neue zu verhandeln.

So großartig die VARNA innenarchitektonisch gelungen war, so großzügig die



Flagge VR Bulgarien (2)

Grundrisse der Kabinen und Gesellschaftsräume bemessen waren, so sehr mangelte es am Service. Frische und Zubereitung der Mahlzeiten war eine Katastrophe und mit normalem Kantinenessen vergleichbar. Die Servicebereitschaft der Crew tendierte gegen Null. Auch für die zweite Saison bereiteten Küchenleistung, der barsche Umgangston und das mangelnde Dienstleistungsbewußtsein des Servicepersonals erhebliche Sorgen.

Die Bulgaren weigerten sich schlicht, Unterstützung durch von Touropa zusätzlich einzusetzendes, geschultes Personal anzunehmen.

Das war die Situation, als mir die Verantwortung übertragen wurde. In der Rückschau glaube ich sagen zu können, daß sich kein Kollege an der VARNA die Finger verbrennen wollte und man diese Aufgabe als Schleudersitz betrachtete. Die Verantwortung für die VARNA zu übernehmen, hieß beruflich Harakiri begehen

Aber so sah ich das natürlich nicht. Ich war stolz und dankbar für das in mich gesetzte Vertrauen, war der festen Überzeugung, der Aufgabe gewachsen zu sein und glaubte fest daran, unseren Kreuzfahrtgästen schon in der nächsten Saison ein wunderbares Schiff mit hohem Erlebniswert bieten zu können.



TSS VARNA im Hafen von Stockholm (3)



Victor



Alpha



Romeo



November



Alpha

## TSS VARNA

1951 auf einer englischen Werft als 13.654 BRT große TSS OCEAN MONARCH für den US-Kreuzfahrtmarkt gebaut, kam sie für die Reederei Furness Bermuda Line auf der Strecke New York - Bermudas zum Einsatz. Mit 30 m<sup>2</sup> großen Erster-Klasse-Kabinen und sehr aufwendig ausgestatteten Aufenthaltsräumen bot sie 400 Passagieren ein luxuriöses Ambiente.

1966 meldete die Reederei Konkurs an. Aus der Konkursmasse ersteigerte zum Entsetzen aller Kreuzfahrt-Enthusiasten die staatliche bulgarische Tourismusorganisation Balkanturist die TSS OCEAN MONARCH und übertrug sie zur Bereederung an die Staatsreederei Navigation Maritime Bulgare (Navibulgar). Das Schiff wurde ins Schwarze Meer überführt und auf ihren neuen Heimathafen VARNA umgetauft.



TSS VARNA, hier noch in den Farben der TSS Ocean Monarch (1)

Außer KdF-Fahrten für verdiente Genossen, immer die bulgarische Küste entlang von Varna nach Nessebar, besaßen die Bulgaren keinerlei Erfahrung in der Passagier-Seefahrt. Vom Einstieg in das Kreuzfahrtgeschäft mit westeuropäischem Publikum versprach man sich dringend benötigte Devisen. Aber in die dafür erforderlichen Grundlagen wie Serviceschulung, Übernahme internationaler Küchenstandards, Lebensmittelangebot und -bevorratung, Routenplanung - kurz allem, was die Basis von Kreuzfahrten ausmacht, war man nicht bereit zu investieren. Als symptomatisch sei erwähnt, daß kurzerhand alle Teppiche aus dem Schiff entfernt und in das damalige "Grand Hotel" in Sofia verbracht und dort verlegt wurden.

1967 nahm Touropa - ein damals glänzender Stern am deutschen Touristikhimmel - die TSS VARNA erstmals für die Sommersaison 1968 unter Vollchar-

tervertrag. Schiffsführung und -organisation, Bordpersonal und Hafenagenturen blieben in der Verantwortung von Navibulgar. Touropa oblagen Routenplanung, Vermarktung und Reiseleitung.

Bei der Personalrekrutierung waren Staatsraison, Ideologie und sozialistisches Vertrauensverständnis Entscheidungskriterien. Wer nicht zu einhundert Prozent regimetreu war, hatte keine Chance, einen der begehrten Stellen an Bord zu bekommen. Die Leitung des Schiffes unterlag einem Duumvirat: dem Politoffizier, dem die Besatzung unterstand und dem Kapitän, der für die Führung des Schiffes verantwortlich war. (Auf dieser Position wurde Sergej Nentschev eingesetzt, der nach eigener Aussage bis dahin nur Kohlenfrachter gefahren hatte.)

Das Servicepersonal wurde aus den Beton-Bettenburgen an Gold- und Sonnenstrand abgezogen, ebenso die Küchenbrigade, bei der die Unkenntnis mitteleuropäischer Eßgewohnheiten und traditionelles, balkanische Zubereitungsmethoden eine unheilvolle Verbindung eingingen.

Touropa setzte schließlich gegen erhebliche Widerstände der Reederei durch, daß der Küchenbrigade ein deutscher Koch zur Seite gestellt wurde, um das täglich aufgetischte bulgarische Spezialitätenmenu im Sinne der deutschen Passagiere (zumindest) zu variieren. Nur der Shopska-Salat, der mit den gehackten Gurkenbrocken, der war ihnen nicht auszutreiben.

Das also waren in Kürze die gegebenen Voraussetzungen, unter denen die TSS VARNA das deutsche Angebot an Kreuzfahrten bereicherte. Nach einer durchwachsenen ersten Saison wurde mir für 1969 die Gesamtverantwortung für TSS VARNA übertragen.

### Routenplanung

Mit den erforderlichen Seekarten und Handbüchern aus dem Bestand der Touropa-Seereisenabteilung und einem alten Fahrersmann zur Seite galt es als Erstes, die Routen für das Sommerprogramm zu erstellen.

Werbung 1981 für TSS Varna  
(2)

Da seitens Navibulgar keinerlei Hilfestellung zu erwarten war, mußte, da der Erscheinungstermin der Prospektes und das Datum der Programmvorstellung bereits festgelegt waren, in Nacht- und Nebelaktionen der Routenkatalog erstellt werden.



Hafen X = X-Hafen = Ykshavn = Seyðisfjörður (3)

Zur letzten Prüfung und endgültigen Genehmigung der Routen durch Navibulgar hinsichtlich der zugrundegelegten technischen Daten (Schiffsgeschwindigkeit, Tiefgänge, Bunkern von Lebensmittel- und Wasservorräten, Liegeplatzreservierung etc.) war mein Flug nach Sofia und der Gesprächstermin mit Navibulgar für einen Dezembertag 1969 vereinbart.

Am Tag zuvor waren wir immer noch nicht fertig. Auf der Route nach Spitzbergen fehlte uns noch eine Anlaufstelle irgendwo auf oder um Island herum zur Aufnahme von Trinkwasser, denn die Tankkapazitäten des Schiffes waren gering, da das Schiff für die kurzen Kreuzfahrten von New York zu den Bermudas

konzipiert worden war. Und zwischen Island, Spitzbergen und Hammerfest in Norwegen gab's keine Möglichkeit zur Wasseraufnahme mehr.



Seyðisfjörður (4)

Da uns entsprechende Unterlagen fehlten und diese auch in der Kürze der Zeit nicht zu beschaffen waren, haben wir in unserer Not von einem "Hafen X" gesprochen, der günstigstenfalls auf der Ostseite Islands liegen müßte. Und wie das dann so ist, nächstens bei einem Stück Leberkäs und dem vierten Paulaner: Wir komplettieren jetzt einfach die Route indem wir den Hafen "X" X-Hafen nennen wir, und damit's nicht direkt auffällt, schreiben wir's auf Isländisch "Ykshavn".

Und damit bin ich am nächsten Tag nach Bulgarien geflogen.

Fünf Tage später kam ein Telex von Navibulgar, in dem man nach der geographischen Position von Ykshavn fragte. Auf den bulgarischen Seekarten sei dieser Hafen nicht zu finden. Nun, wir waren in der Zeit nicht untätig gewesen. Wir hatten einen Ersatz für "Ykshavn" gefunden. Den Bulgaren teilte ich mit, daß sie offenbar über alte Karten verfügten. Ykshavn sei vor einiger Zeit umbenannt worden in Seyðisfjordur.

Und alle waren's zufrieden. Besonders unsere Passagiere, denn dort erlebten sie eine Premiere: Ein Kreuzfahrtschiff hatte dort noch nie angelegt.

## Es geschah in Sofia

Die Prospekte für die Sommersaison waren erschienen, die Buchungssituation für die gestaltete sich zu unserer großen Zufriedenheit. Die Reisesaison hatte begonnen und die ersten zwei Kreuzfahrten waren mit den bekannten Küchenproblemen und Reklamationen über den Service zu Ende gegangen..

Deshalb war es höchste Zeit, einen weiteren Versuch zu unternehmen, die Leistungen an Bord zu verbessern. So flog ich Anfang Mai nach Sofia, um den Reedereivertretern die Konsequenzen aufzuzeigen, falls die reklamationsträchtigen Minderleistungen nicht bald abgestellt werden würden.



Grand Hotel Sofia, Heim der Varna-  
Teppiche (1)

Wie üblich war ich beschieden worden, man werde unsere Vorstellungen prüfen und gegebenenfalls unsere Wünsche erfüllen. So saß ich in meinem Hotelzimmer im Grand Hotel in Sofia, die Füße ruhten auf den Teppichen, die eigentlich auf die VARNA gehört hätten und wartete auf den Rückflug, als mich ein Anruf aus München erreichte;

Der Kreuzfahrtdirektor für die MV UZBEKISTAN sei erkrankt und ich solle in zwei Tagen im Hafen von Varna die

Schiffsreiseleitung für die diesjährige Saison-Eröffnungsfahrt übernehmen.

Schiff? Klar, war ich mittlerweile vertraut mit. Reiseleitung? Kein Problem, hatte ich 1963/64 in den Semesterferien für Dr. Tigges Riesen als Reiseleiter in Italien und der Schweiz gearbeitet. Schiffsreiseleitung? Ist eben nur eine Kombination aus beidem. So mein jugendlicher Leichtsinn.

"Also passen Sie auf, die UZBEKISTAN startet übermorgen ihre einwöchige Saison-Eröffnungs-Reise ab und bis Varna. Die Häfen sind - wie in den vergangenen Jahren - Constanza, Odessa, Jalta, Sotchi und Istanbul. Kennen Sie die? Nein? Nur Constanza und Istanbul? Na, egal. Leider haben wir ein bißchen überbucht. Da müssen Sie bei der Einschiffung mal sehen, wie sie das geregelt bekommen. Zwei Reiseleiterinnen und eine Kollegin hier aus dem Haus kommen zu Ihrer Unterstützung mit dem Charterflug. Zwei davon kennen Sie, eine Reiseleiterin und unsere Kollegin aus der Projektgruppe, Monika Hitze. Der Kapitän fährt dieses Jahr zum dritten Mal die Route. Er ist ein netter Kerl, nur ein bißchen chaotisch. In der Regel sind die Russen an Bord sehr zugänglich. In Varna kontaktieren Sie umgehend das Büro von Balkanturist. Unsere örtliche Reiseleitung haben wir über alles informiert. Viel Spaß und viel Glück."

## MV UZBEKISTAN



Die MV UZBEKISTAN (1)

Die MV UZBEKISTAN liegt zur festgelegten Zeit im Hafen von Varna und mir fährt der Schreck in die Glieder. Dieser Seelenverkäufer? Mehrbettkabinen mit Stockbetten, abgetretene Linoleumböden, kaum Kabinen mit Naßzellen, sowjetische Wirtschaft allenthalben.

So schlimm, tröstet mich Frl. Hitze, wie's aussieht, kann's nicht werden. Denn das Schiff fährt schon seit ein paar Jahren für uns auf der Route. Das ist wie Straßenbahnfahren. Wir haben ganz wenig Reklamationen. Die Gäste, die im Rahmen eines Bulgarienurlaubs sich diese einwöchige Kreuzfahrt leisten, sind genügsam und dankbar. Die UZBEKISTAN ist bei den 300 DM pro Woche richtig "value for money".

Ich fasse zusammen: Wir mußten tatsächlich einige Passagiere in Viererkabinen zusammenlegen. Der Widerstand dagegen wurde aufgegeben, als wir verkündeten, daß auch wir, die Vier von der Schiffsreiseleitung uns eine Viererkabine teilen würden. Es wurde eine lustige Kreuzfahrt, angeführt von Dimitri Balashov, unserem Kapitän. Um die 35 Jahre alt, blond und blauäugig, immer zu einem Scherz aufgelegt, mit dem Lebensmotto "Moskau ist weit!" und ein wahrer Freund des Wodka (was wir leidvoll erfahren mußten.)

## Bordleben, exemplarisch



Bardame Tatjana (2)

so wurde dieses in der Flasche vor einen hingestellt, mal warm, mal kalt, mal geöffnet mal nicht. Also lernten wir zu bestellen: "Ein Bier im Glas, kalt." Das funktionierte auch. Aber das Glas! Mal ungespült, mal mit einem Sprung. Also erweiterten wir unsere Bestellung: "Bitte ein kaltes Bier in einem gespülten Glas ohne Sprünge." добрый, sagte Tatjana, und ließ ihre Goldzähne blitzen.

## Saisoneröffnung in Jalta

Am Morgen nach dem Einlaufen in Jalta gab Kapitän Balashov die Order aus, daß Frl. Hitze und ich an dem Empfang teilzunehmen hätten, der im Gouverneurspalast aus Anlaß des ersten diesjährigen Anlaufens des Jaltaer Hafens gegeben würde. Ich hab's dann sehr schnell verstanden: Wir waren das Alibi



Jalta (3)

für eine der ausschweifendsten Gelage, die ich je erlebt habe. Kaviar und Lachs und Krimsekt und Wodka. Von 12:00 Uhr bis 16:00Uhr. Ohne Unterbrechung. Auf Kaviar und Lachs und Sekt wurde alsbald verzichtet. Die Stunden der Trinksprüche begannen. Die Leiter der Hafenbehörde, der Zollverwaltung, der Polizeidienststelle, der Paßbehörde, Vertreter der Schiffsagen-

tur und von Inturist, sie und ihre mitgebrachten Vertreter, Kapitän Balashov und seine ersten Offiziere – alle standen im Wechsel auf, redeten, hoben das Glas und leerten es auf einen Zug.

Ich verstand nur immer wieder nemski und drushba, und gospodin und dama, und UZBEKISTAN und towarisch und sovjetski-nemski und schloß daraus, daß auf das Wohl der sowjetisch-deutschen Freundschaft, das Wohl der einzigen Dame in der dreißigköpfigen Runde, das Gelingen dieser und aller folgenden Kreuzfahrten, auf immer genug Wasser unterm Kiel, aufs Wetter, auf die so-

wjetisch-deutsche Freundschaft, das Wohl der einzigen Dame am Tisch getrunken wurde. Und so weiter und so fort. Und da Nicht-Austrinken eine Beleidigung bedeutete, blieb uns nichts anderes übrig als mitzutrinken.



Gouverneurspalast in Jalta (4)

Das frühere Fr. Hitze schildert heute noch mit großem Vergnügen, wie der sowjetische Kapitän Balaschow und der deutsche Kreuzfahrtdirektor 1969, zur Hochzeit des Kalten Krieges, Arm in Arm, amerikanische Shantes singend, durch die nachmittäglichen Straßen Jaltas zurück zum Schiff zogen.

### Das dunkle Blau des Schwarzen Meeres

Die Entfernung von Sotchi nach Istanbul beträgt 510 Seemeilen. Bei den gerade einmal 11 Knoten, die die alte UZBEKISTAN ins Wasser brachte, wurden bis zur Ankunft in Istanbul 1 Tag und 22 Stunden benötigt, also einen ganzen Tag auf See.

Am späten Nachmittag dieses Seetages stoppte Kapitän Balashov die Maschinen und ließ über seine Dolmetscherin

durchsagen: "Wer Lust hat, eine Runde im offenen Meer zu schwimmen, der begeben sich zum Rettungsboot #3 und lege dort eine der Schwimmwesten an."

Fünfundzwanzig, dreißig Mutige und Übermütige waren sofort zur Stelle, bestiegen das Rettungsboot und wurden an den Davits zu Wasser gelassen. War das ein Gejuchze und Gekreische!



Rund ums Schiff (5)

Als alle wieder an Bord waren, meldete sich Kapitän Balashov wieder über seine Dolmetscherin: "Ich hoffe, die Schwimmer und alle Zuschauer hatten Ihren Spaß daran, daß sie an der tiefsten Stelle des Schwarzen Meeres gebadet ha-



Route der Uzbekistan und die tiefste Stelle im Schwarzen Meer (6)

ben. Das Meer ist hier 2.210 Meter tief." So war er eben, der Balashov.

### Abschied

Nach dem Ablegen in Istanbul bat uns der Kapitän in seine Kabine. Der Wodka stand schon kalt. Wie's weiter geht, weiß ich noch, wie's endete, nicht. Jedenfalls haben wir Ausschiffung, Übergabe und Rückflug überstanden.

### Nachtrag 1

Wirklich großartige, beeindruckende Stunden gab's obendrein: Die Aufführung von Boris Godunow im Opernhaus von Odessa und mein Wiedersehen nach acht Jahren mit einer der schönsten und spannendsten Städte der Welt, Istanbul

### Nachtrag 2

Das Frä. Hitze und ich haben eineinviertel Jahre später geheiratet.

### Nachtrag 3

Und der Kapitän Balashov ist uns auch noch mal begegnet. Wo und wie, das steht auf Seite 51.



Opernhaus Odessa (7)

## TSS VARNA, Teil 2

### Ärger unter Wasser

Diese Kreuzfahrt "Östliches Mittelmeer" stand unter einem guten Stern. Sie war von Venedig bis Ägypten bei herrlichem Wetter, gut organisierten, interessanten Ausflügen und mit viel Shopska-Salat problemlos verlaufen. Für die Passagiere. Ich hatte mir in Dubrovnik den linken Unterarm gebrochen, diesen in Athen röntgen und eingipsen, in Beirut nochmals röntgen und richten und neu gipsen lassen. Und die ägyptische Paßkontrolle hatte ich mit ein Paar Tricks überlistet. Sie hatten mir die Einreisegenehmigung in meinen Paß gestempelt, obwohl im Paß israelische Ein- und Ausreisestempel waren.

Nun, die Passagiere hatten davon nichts mitbekommen und waren zufrieden. Nach einem anstrengenden Zwei-Tages-Ausflug (Port Said-Kairo-Alexandria) stand man müde und erschöpft und dankbar, unbeschadet der Hitze und den Umständen entronnen zu sein, an der Reling, um einen letzten Blick auf Nordafrika zu werfen, als ein heftiger Schlag das Schiff erschütterte. TSS VARNA verlor Geschwindigkeit und krängte steuerbords. Die Turbinen heulten auf und verstummten dann.



Hafen von Alexandria: rot= Auslaufroute, blauer Kreis = Crashstelle (1)

Nach wenigen Minuten Aufregung, Hektik, Ratlosigkeit beruhigte die Stimme des Cruise Directors mit der Durchsage, daß TSS VARNA trotz eines geringen Turbinenschadens ihre Fahrt fortsetzen werde. Es gebe keinen Grund zur Beunruhigung. Das Problem würde alsbald behoben werden.

Von wegen: Das Schiff nahm wieder Geschwindigkeit auf. Doch die Schiefelage um ca. 15% nach Steuerbord blieb bestehen. Das Geschirr beim Abendessen - und bei allen weiteren Mahlzeiten bis zum Endhafen Venedig - mußte (mit allen Konsequenzen) auf den Tischen festgehalten werden. Gläser an dem Bartresen sammelten sich beim äußerst rechts Sitzenden. Schlafgewohnheiten mußten geändert werden. Das Anlaufen der Häfen Heraklion und Dubrovnik fiel notgedrungen aus.

Was war geschehen?

Kapitän Nentschev hatte die östliche Mole zu scharf geschnitten und war dabei mit einer Schraube in die Reste eines U-Boot-Fangnetzes geraten, das die britische Navy gegen deutsche Angriffe gespannt hatte und das noch nicht vollständig entfernt worden war.

Die Konsequenz? TSS VARNA mußte zur Reparatur nach Triest in die Werft. Und die Abfahrt der Anschließkreuzfahrt verzögerte sich daher um drei Tage. Den gebuchten Passagieren wurde am Tag vor Sonderzug-Abfahrt nach Venedig per Telegramm (!) mitgeteilt, daß sich die Kreuzfahrt um diese drei Tage



Aqua, aqua dappertutto ... (2)

verkürzen würde. Es wurde anheimgestellt, bei voller Erstattung des Reisepreises von der Reise zurückzutreten oder vor Beginn ihrer Kreuzfahrt drei Tage in in der Lagunenstadt zu verbringen. Wer nicht zurücktreten wollte, dem wurde eine finanzielle Kompensation zugesagt. 95% wollten nicht zurücktreten. Ich war inzwischen nach München zurückgefliegen und hatte mit meinem Team sowohl Hotelkapazität

in Venedig beschafft und die verkürzte Route berechnet. Mit 75.000 DM in einer Aktentasche bestieg ich in München den Sonderzug. Die Gäste wurden auf der Nachfahrt über ihr Hotel und den weiteren Ablauf der drei Tage informiert und wo und wann die Auszahlung der Erstattungsbeträge stattfinden würde. So saß ich also am nächsten Tag an einem Tisch in der Lobby des Hotels Bauer-Grünwald und verteilte Geldscheine.

Daß es drei Tage wie aus Eimern geschüttet hat? Ist schon gar nicht mehr erwähnenswert.

### Dümpeln in der Bucht von Izmir

Der weitere Sommer war ziemlich reibungslos und beschwerdefrei und mit zwei Spitzbergen-Kreuzfahrten zur vollsten Zufriedenheit verlaufen. Strahlender Sonnenschein über 24 Stunden, 19 Tage lang, und das Ganze zweimal hintereinander. Herrlich. Aber die innere Uhr dreht völlig durch. Die Passagiere sitzen noch morgens um fünf an Deck. Wenn sie dann endlich zu Bett gehen und irgendwann wach werden, erkennen sie nicht, ob's früher Morgen oder später Nachmittag ist.

Alles stand zum Besten. Abgesehen von der Tatsache, daß ich in Trondheim unserem Entertainer wegen zu vieler schlüpfriger Witze das Rückflugticket in die Hand drücken mußte.

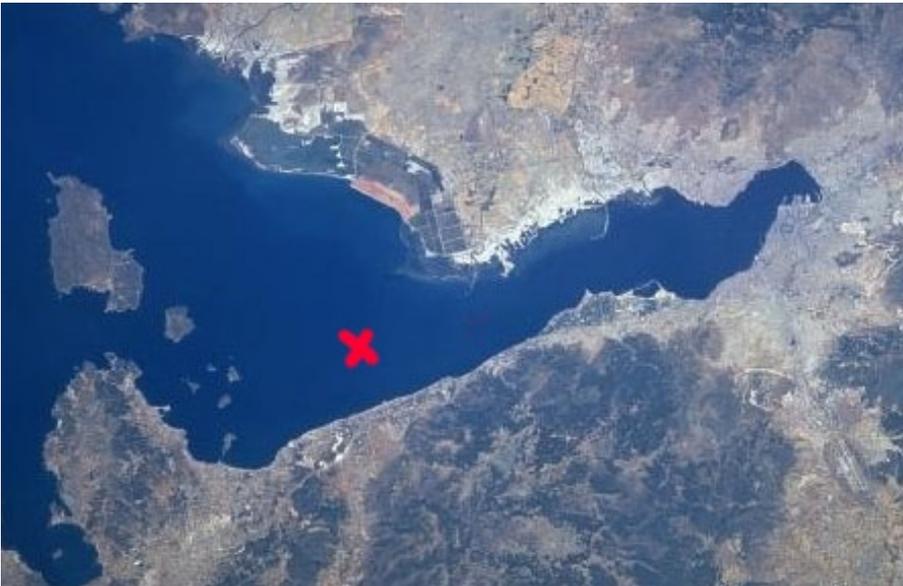
TSS VARNA war nun wieder im Mittelmeer und nahm Kurs auf Istanbul. Letzter Hafen davor war Izmir.

Die Sonne brannte vom Himmel, 350 Passagiere lagen in ihren Liegestühlen und waren's zufrieden. Ich fuhr diese Kreuzfahrt als Kreuzfahrtdirektor und saß mit meinen Mitarbeitern in einer Besprechung unter Deck. Und plötzlich ging das Licht aus. Und das Turbinengeräusch verstummte.

Ratlose Gesichter. Ein Aufschrei: Diese Sch...-Bulgaren!

Anweisung: Ihr Zwei sofort auf Deck, Gesicht zeigen und Passagiere beruhigen; Ihr Drei mit Taschenlampen in die Gänge, in Dunkeln tappende Gäste suchen und an Deck führen. Ich gehe zu Nentshev.

"Sorry, Sir", sagt Master Nentshev, "but we ran out of fuel". Und was ist mit dem Hilfsgenerator? "I don't know."



Bucht von Izmir (3)

Die gesamte Elektrik war ausgefallen. Nichts, aber auch gar nichts funktionierte mehr. Selbst die Ankerwinde war nicht zu entsperren, sodaß unser Schiff in der Bucht von Izmir ca. 20 km vor dem rettenden Hafen vor sich hin dümpelte.

Gott sei Dank herrschte absolute Windstille, so daß vorerst keine Gefahr bestand, daß TSS VARNA an eine der Küsten getrieben werden würde.

Und an Deck standen unsere Passagiere, aufgeregt und aufgebracht und zu Recht ängstlich. Was tun? Wissend, daß nicht der Verursacher schlechter Nachrichten sondern der Überbringer gehenkt wird, habe ich mir Kapitän Nentshev gegriffen, ihn buchstäblich an Deck geschleppt und ihn aufgefordert, das Notwendige zu erklären. Mein Gott, war das peinlich. Und unbefriedigend. Denn daß dem Schiff plötzlich der Treibstoff ausgegangen und damit das Leben von ein paar Hundert Menschen aufs Spiel gesetzt worden war, das konnte Nentshev nicht zugeben. Also hat er sich mit "niema problema, kleinem technischen Problem" herausgeredet. So richtig geglaubt hat's ihm niemand. Das Unmögliche, das hier geschehen war, zu denken, das lag Gott-sei-Dank außerhalb der Vorstellungskraft unserer Passagiere.

Nach drei Stunden kamen zwei Schlepper aus Izmir und beendeten die kritische Situation. Daß die Anschlußstutzen der Tankanlage nicht mit denen des Schiffes kompatibel waren und deswegen in der Nacht Handwerker Zwischenstücke herstellen mußten und sich der Tankvorgang deshalb bis in den nächsten Vormittag hinzog und das Schiff deshalb mit zwölfstündiger Verspätung in Istanbul eintraf und daß das Ausflugsprogramm entsprechend gekürzt werden mußte - das alles haben unsere Passagiere klaglos hingenommen.

### Unfreiwilliges Ende der Saison ... und des Chartervertrages. Willkommen im Heimathafen

Ich war nach Sofia geflogen, um mit Navibulgar und Balkanturist wegen weiterer Verbesserungen der Serviceleistungen an Bord zu verhandeln. Anschließend wollte ich mit unserer Reiseleitung über die Situation an Bord und die Stimmung unserer Kunden sprechen. Die Gelegenheit, daß TSS VARNA auf ihrer Fahrt "Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer" ihren Heimathafen anlaufen würde, galt es zu nutzen.

Ich stand zusammen mit den Vertretern der Hafenbehörde, den Paß- und Zollbeamten pünktlich um 08:00 Uhr auf dem Kai des Hafens von Varna und wartete auf mein Schiff. Aus Istanbul kommend, war das Einlaufen für 08:30 Uhr geplant. Busse und örtliche Reiseleiter für die Ausflüge standen bereit. Und hinter dem Hafenzaun Hunderte Angehörige!

Es wurde 8 Uhr 30, 9 Uhr, 9 Uhr 30. Keine VARNA. Meine bulgarischen Partner wurden immer nervöser, redeten und schimpften und ich verstand ... nichts. Meine Fragen wurden einfach ignoriert. Im Büro des Hafenmeisters ging's zu wie in einem Taubenschlag. Endlich, um 9 Uhr 45 nahm man mich zur Seite und informierte mich, daß sich wegen unvorhergesehener Schwierigkeiten mit den Turbinen die Ankunft von TSS VARNA bis ca. 12:00 verzögern würde.

Mir schwante Übles. Meine Bulgaren hatte ich mittlerweile kennengelernt und erwartete das Schlimmste: Ich glaubte nicht an einen solchen Zufall, daß die Turbinen - nachdem diese eine Saison lang klaglos ihren Dienst erfüllt hatten - ausgerechnet auf der Strecke zum Heimathafen ihren Geist aufgeben würden.

Der 'Turbinenschaden' würde Sinn machen, wenn er durch Sabotage herbeigeführt worden wäre.

Quasi in Blickweite des Heimathafens und der Familien herrschte große Unzufriedenheit über den kurzen, sechsstündigen Aufenthalt.

Das Schiff war seit fünf Monaten unterwegs und hatte in vielen Häfen angelegt, doch Landgänge waren der Mannschaft generell verboten gewesen. Sie hatten



Hafen von Varna (4)

geschuftet, achtzehn Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche, fünf Monate lang. Und nun kamen sie heim zu ihren Familien für ganze sechs Stunden. Und dann reicht ein Schraubenzieher, der zufällig in eine der Turbinen fällt und aus dem sechsstündigen Aufenthalt wird leicht eine ganze Woche.

Schlechte Gedanken. Aber sehr, sehr real. Denn genauso war's und genauso kam's.

TSS VARNA lief mit Schlagseite gegen 13:00 Uhr ein. Von Ferne schon signalisierte mir der Cruise Director: Aus!

Als Erster war ich an Bord. Und erhielt Gewißheit. An eine Fortsetzung der Kreuzfahrt war nicht zu denken. Die Reparatur - sofern sie überhaupt in Varna erfolgen konnte - würde Tage dauern.

Das hieß für unsere Passagiere, daß nach fünf Reisetagen ihre Vierzehntages-Kreuzfahrt zu Ende war. In Bulgarien.

Es kam zur Krisensitzung an Bord. Unsere Schiffsreiseleitung, Vertreter von Balkanturist und die in Varna stationierte Touropa-Reiseleitung. 1. Was sagen wir den Passagieren? 2. Wann sagen wir's ihnen? 3. Wer sagt's ihnen?

Die Telefonleitungen nach München liefen heiß. Ergebnis: Charterflugzeuge sind auf die Schnelle nicht zu beschaffen (1969 !) aber es gibt freie Hotelkapazitäten am Sonnenstrand. Die 350 Passagiere werden dort solange untergebracht, bis entsprechendes Fluggerät für die Heimflüge zur Verfügung steht. Die Betreuung 'an Land' übernimmt mit Verlassen des Schiffes die örtliche Touropa-Reiseleitung. Die Mitteilung an die Passagiere übernimmt, wenn er schon vor Ort ist, der Produktmanager.

Nein, es war nicht lustig. 350 Menschen zu erklären, daß sie ihre teuer bezahlte Kreuzfahrt nach fünf Tagen beenden müßten, daß sie statt dessen in den Billigherbergen des bulgarischen Sonnenstrandes solange auszuharren hätten, bis ("irgendwann, keine Ahnung, aber wir bemühen uns, daß es schnell geht und wir Ihnen bald Bescheid geben können ...") Flugzeuge bereitstünden, daß das Finanzielle vom Reiseveranstalter großzügig und zügig geregelt werden würde ("aber Einzelheiten kann ich naturgemäß zum derzeitigen Zeitpunkt nicht benennen"), und daß ich trotz allem einige sonnige Tage wünsche ...



Waschbeton am Sonnenstrand (5)

Nein, es war nicht lustig.

Die Gäste packten ihre Koffer, verließen TSS VARNA und wurden in der Obhut der Touropa-Reiseleitung in ihre Quartiere gebracht.

Für mich endete in diesem Moment die Verantwortung für mein Projekt, die TSS VARNA.

Ich habe sie nie wiedergesehen.

**Nachtrag 1:** Ich habe mir an diesem Schicksalstag in einer Übersprungshandlung den Bart abrasiert.

**Nachtrag 2:** Touropa hat den Chartervertrag mit Navibulgar fristlos gekündigt.

**Nachtrag 3:** Ein halbes Jahr später habe ich mich zur Außenstelle der Touropa nach Frankfurt versetzen lassen, wo ich nichts mehr mit Schiffen, aber alles mit amerikanischen und japanischen Busreisen durch Europa zu tun hatte. Wer erinnert sich? Damals lief in den Kinos gerade der amüsante Film über diese Sieben-Länder-in-zehn-Tagen-Touren "If It's Wednesday, This Must Be Belgium". Genau.

**Nachtrag 4:** In der Meckerecke des Testmagazins. "DM" beschwerte sich 1969 Leser Trapp, er habe "eintönig" gegessen. Manchmal servierten ihm die Stewards an Bord der bulgarischen VARNA gar Undefinierbares: "Es gelang uns dann (mit frischen Früchten), einen undefinierbaren Pudding in eine Zitronenspeise umzuwandeln."

Es passierte dann noch, so Trapp weiter, daß er und "Leidensgenossen" verunglimpft wurden. Der bulgarische Kapitän "ließ sagen, es gäbe Anlaß zur Klage. Reisende hätten in der vergangenen Nacht auf dem Bootsdeck laut gelärmt". Trapp: "Hanebüchen" Gelärmt habe während der Abwesenheit von Kapitän und Erstem Offizier die bulgarische Mannschaft.<sup>1</sup>

**Nachtrag 5:** Was aus der TSS VARNA geworden ist, steht auf Seite 50



Die VARNA war leider Bestandteil dieser hundertjährigen Erfahrungen (6)

---

<sup>1</sup> © DIE ZEIT, 26.09.1969 Nr. 39

## "Die Seefahrt wird Sie nie wieder loslassen ..."

Mehrere Jahre nach dem bitteren Ende der TSS VARNA und meinem erzwungenen Ausstieg aus dem Seereisen-Geschäft - ich war über die Zwischenstation Frankfurt wieder seit drei Jahren in Köln – erreichte mich ein Anruf der Costa Crociere SpA (Genua), ob ich Lust hätte, für Ihren Hauptcharterer in Deutschland den Logistikbereich für dessen Leserreisen auszubauen und alleinverantwortlich mit Sitz in Frankfurt zu betreuen. Aufbau einer Bürostruktur inbegriffen. Der gute Ruf der Linea "C" und mein von der Seefahrt infiziertes Herz ließen mich nicht lange zögern.



Das COSTA-Logo

erreichte mich ein Anruf der Costa Crociere SpA (Genua), ob ich Lust hätte, für Ihren Hauptcharterer in Deutschland den Logistikbereich für dessen Leserreisen auszubauen und alleinverantwortlich mit Sitz in Frankfurt zu betreuen. Aufbau einer Bürostruktur inbegriffen. Der gute Ruf der Linea "C" und mein von der Seefahrt infiziertes Herz ließen mich nicht lange zögern.

### Meine Stellenbeschreibung las sich so

- Planung und Beschaffung von Fluggerät von Deutschland zu Einschiffungs-orten in Europa, Nordafrika und der Karibik für jeweils für bis zu 1.000 Passagiere, im Rhythmus der 10-12-tägigen Kreuzfahrten; Kostenkalkulation
- Arrangements für Ausflüge, eigene Veranstaltungen und Transfers in den angelaufenen Häfen
- Durchführungsüberwachung und Qualitätskontrolle.

Das klang nach komplexer Logistik. Genau das, was mir lag und woran ich mich zu beweisen gelernt hatte. (Wie sich mein Berufsleben in diesen Jahren abspielte, das werde ich im Verlauf an einigen markanten Beispielen schildern.)

Da die positiven Aspekte die negativen bei weitem überwogen, fiel mir die Entscheidung nicht allzu schwer, dieses verlockende Angebot anzunehmen.

### Die positiven Entscheidungsgründe

Meiner Strategie der ersten Berufsjahre folgend (wenn ich's nicht in drei Jahren kapiert habe, ist eh alles zu spät ist und wenn ich's kapiert habe, dann wird's langweilig und bin ich reif für einen Wechsel) war der Zeitpunkt erreicht, nach drei Jahren als Büroleiter der Kölner Filiale der "Compagnia Italiana Turismo", kurz CIT, den Rücken zu kehren. In der mir zugewiesenen Aufgabe sah ich eine große Herausforderung, mein Gehalt verdoppelte sich und ich hatte wieder mit meinen geliebten Schiffen und der Seefahrt zu tun. Und: Im Dunstkreis der Costa konnte ich mein rudimentäres Italienisch verbessern.



### ... und die negativen

Moni mußte sich wieder eine neue Stelle suchen. Und ein weiterer Umzug stand bevor. Ausgerechnet nach Frankfurt, das wir drei Jahre zuvor mit Begei-

sterung verlassen hatten. Die unruhigen Nach-68er-Jahre mit ihren Hausbesetzungen im Westend hatten uns wahrlich gereicht.

Da Moni aber der Auffassung war, daß es ihr mit ihren Fachkenntnissen in Frankfurt, dem deutschen Zentrum der Tourismusindustrie, nicht schwer fallen würde, eine gute und interessante Anstellung zu finden, beschlossen wir, Köln nach drei guten Jahren wieder zu verlassen. (Viele von Euch, liebe Freunde, kennen die Wohnung, die wir sehr bald in Frankfurt gefunden hatten. Im Westend.)

Nein, es gab noch kein Internet. Und entsprechend mager waren die Ergebnisse meiner Recherchen über den "Hauptcharterer" der Costa Line ausgefallen, für den ich tätig werden sollte,. Aber der seriöse Ruf der Linea "C" und meine langjährige Bekanntschaft mit ihrem Deutschland-Repräsentanten schienen mir Gewähr genug, kein Risiko einzugehen. Ich sollte in dieser Beziehung Recht behalten. Es wurden drei gute, spannende und beruflich äußerst zufriedenstellende, interessante Jahre, in denen ich u.a. eine Ecke der Welt wie meine Westentasche kennenlernte, die Karibik.



Langweilig, Tag für Tag dasselbe Bild (1)

## Leserreisen? Und was haben die mit Vegetarismus zu tun?

Um es mit Professor Bömmel zu sagen: "Stellen mer uns emal ganz dumm."  
Eine Leserreise mit Doppel-R ist eine Reise mit Lesern, für Leser.

Es war Ende der fünfziger Jahre ein Vegetarier aus dem Schwarzwald, der zuerst auf den Gedanken kam, daß die Leser des Vegetarierblättchens für gemeinsame Reisen mit vegetarischer Vollpension zu gewinnen sein müßten. Gleichzeitig konnte im Sinne der Bewegung agitiert werden. Also begann Helmut Th. K. Rall, ein kleinwüchsiger und verwachsener Funktionär des Verbandes, in dem Blättchen für vegetarische Omnibus-Leserreisen zu werben.<sup>1</sup>

Und es funktionierte.

So gut, daß die Ralls die Geschäftsidee peu-à-peu auszuweiten begannen. Was mit Lesern des "Vegetarischen Universums, Zeitschrift für die gesamte Lebensreform und verwandte Bestrebungen" möglich war, das müßte, so



Titel des Vegetarischen Universums (1)

schloß man, doch auch mit anderen Zeitungen funktionieren. Clever, wie Baden-Württemberger nun einmal sind, gingen die Ralls zu Werk: Man suchte Lokalzeitungen mit niedriger Auflage aber hohen Abonnementenanteil im ländlichen Raum aus, da man davon ausging, daß einerseits zwischen der Leserschaft und ihrer Abo-Zeitung ein jahrelang bestehendes und gewachsenes Vertrauensverhältnis besteht und "man sich kennt" und andererseits der Verlag an einer Stärkung der Leser-Blatt-Bindung interessiert sein muß. Aus der Sicht des Lesers "Was meine Zeitung mir anbietet, kann nicht schlecht sein." Und aus Verlagssicht "Eine solche Reise kann man in keinem Reisebüro kaufen, die gibt es nur bei Deiner Zeitung. Und Dein Nachbar fährt ja auch mit."

---

<sup>1</sup> Auf der Website der Europäischen Vegetarier Union (EVU) <http://www.euroveg.eu> heißt es hierzu: "Neben der Zeitschrift "Der Vegetarier", die 1956 offizielles Organ der VUD wurde, existierten in den nächsten Jahren noch zwei weitere Zeitschriften. Das "Vegetarische Universum" der VU, herausgegeben von Helmut Rall erschien monatlich (bis Ende 1975) und entsprach in Format und Aufmachung einer Tageszeitung. Es verstand sich als "Zentralblatt des Vegetarismus, der naturgemäßen Ernährung, Heilkunst und Volkswirtschaft, für Friedenskultur und wahres Menschentum". Insbesondere die Leserreisen des "Vegetarischen Universums" erfreuten sich großer Beliebtheit. Diese so genannten "Apfelfahrten" waren Gruppenreisen mit vegetarischer Kost. Rall verband als Inhaber eines Reisebüros mit der Ausrichtung der Apfelfahrten seine beruflichen Möglichkeiten mit dem privaten Engagement für die vegetarische Idee."

Und auch das funktionierte.

Böblinger Bote, Nürtinger Zeitung, Metzinger-Uracher Volksblatt, Schorndorfer Nachrichten, Vaihinger Kreiszeitung und wie sie hießen, veröffentlichten im redaktionellen Teil (nicht als Anzeige!) ihr Angebot an ihre Leser "Omnibus-Leserreise Ihrer Waiblinger Kreiszeitung nach Irgendwo". Der Veranstalter tauchte nur im Kleingedruckten auf. Die reiseunerfahrene Landbevölkerung, in der Regel ohne Fremdsprachenkenntnisse und stark dialektgefärbt, blieb unter sich. Man kannte sich. Und wenn nicht, so sprach man dieselbe Sprache. Schwellenängste überwand man gemeinsam, so, wie man neue Erfahrungen gemeinsam machte. Und für die Betreuung sorgte "meine Zeitung".



Apfelpfeil-Waggon mit Apfelpfeil-Team (2)

Daß diese Betreuung konsequenterweise umfassend und perfekt sein mußte, ergibt sich hieraus. Die Ralls hatten auch das erkannt und darüber hinaus überlegt, daß für diese unerfahrenen Reisenden immer ein Ansprechpartner in der Nähe sein und daß dieser erkennbar sein mußte.

Und so gründeten die Ralls das Reiseunternehmen "IAO Internationale Apfel-fahrten Organisation" kurz "Apfelfahrten". Man war ja der vegetarischen Idee verschrieben.

Und wieder zeigte sich die Cleverneß der Schwarzwaldbauern Rall: Für die Arbeitsverträge der Mitarbeiter, die für den Betreuungsservice vorgesehen waren, gründete man aus steuerrechtlichen Gründen und um sich nicht dem Manteltarifvertrag für das Reisegewerbe unterwerfen zu müssen, eigens eine Tochtergesellschaft in der Schweiz. Übrigens lange bevor die großen Veranstalter TUI und Neckermann diesen Weg für ihre Reiseleiterorganisationen beschritten.

Alles funktionierte.

So gut, daß man mit Bussen die Nachfrage nicht mehr decken konnte. Also, beschlossen die Ralls, müssen Züge her. Und da man sich nicht von freien Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn abhängig machen wollte, kaufte man der DB kurzentschlossen ein paar Dutzend ausrangierte Personenwaggons inklusive mehrerer Aussichtswaggons (Dome Cars) und Speisewagen ab, ließ diese im Eisenbahnausbesserungswerk Rastatt restaurieren und in den Farben von "Apfelfahrten" spritzen. Ein mit ebendiesen Waggons zusammengestellter Zug hieß konsequenterweise, nun was, "Apfelfeile".

Jetzt konnte man in ganz anderen Dimensionen planen und verkaufen und Geld scheffeln. Wirklich scheffeln. Denn dieses Geschäftsmodell wurde zur Goldgrube.

Der gewaltige Nachteil allerdings, der sich mit den Sonderzug-Leserreisen für 500 und mehr Personen ergab, waren die Unterbringungsprobleme und die Schwierigkeiten, die sich in den Urlaubsorten mit der Rundum-Betreuung ergaben.

Und wieder hatten die Ralls die zündende Idee: Für 800 bis 1.000 Personen ausreichende Kapazitäten besitzen nur große Kreuzfahrtschiffe! Nicht nur, daß sich die Betreuung erheblich vereinfachte und die "Apfelfeile" wegen der längeren Fahrtstrecken ans Mittelmeer eine bessere Auslastung erfuhren, nein, darüber hinaus konnten mit dem hochpreisigen Produkt "Kreuzfahrten" Umsätze und Gewinne in unglaubliche Höhen katapultiert werden.

Die Geschäftsidee, Leserreisen zu veranstalten, entwickelte sich von den Anfängen mit dem "Vegetarischen Universum" kontinuierlich und fast konkurrenzlos über 25 Jahre hin bis zu den Leser-Kreuzfahrten im Mittelmeer für Großstadt-Tageszeitungen mit 1.000 Personen.

Das war die Situation, in der ich den Anruf von Costa Crociere erhielt, die der Exklusivpartner für die Leser-Kreuzfahrten von "Apfelfahrten" geworden waren.

Da die Schiffe der Linea "C" auch im Winter beiden Parteien Geld einbringen sollten, beschlossen die Ralls und das Management der Linea "C" in Genua, während der Wintermonate Leser-Kreuzfahrten in der Karibik anzubieten.

Für die Kreuzfahrt-Logistik und das Chartern von Langstreckenflugzeugen benötigte man einen Experten mit Schifffahrt-, Luftfahrt-, Sprach- und Zielgebietenkenntnissen.. So kam ich ins Gespräch. Und zu meinem Vertrag.

Von der Costa war ich darauf hingewiesen worden, daß das Unternehmen IAO sich durch etliche skurrile und gewöhnungsbedürftige, gar befremdliche Organisations- und Verhaltensformen von denen anderer deutscher Reiseveranstalter unterscheiden würde.

Man habe deshalb auch erst nach gründlicher Prüfung des Rall'schen Geschäftsmodells zwei der großen Kreuzfahrtschiffe ganzjährig an "Apfelfahrten" verchartert, da man zu der Überzeugung gelangt sei, daß dieses Reiseangebot

Zukunft habe, daß die Betriebs- und Reiseabläufe perfekt funktionieren und daß die Leser-Kreuzfahrten beiden Partnern ein hohes positives Betriebsergebnis beschere.

Die Kuriositäten nehme man augenzwinkernd hin.

Und dies hier sind die Schiffe, die "Apfelfahrten" bei der Costa Crociere SpA (Genua) gechartert hatte:



**ENRICO "C"**<sup>(3)</sup>  
Baujahr 1951  
15.889 BRT  
Passagiere 1.302<sup>2,3</sup>



**FEDERICO "C"** <sup>(4)</sup>  
Baujahr 1958  
20.416 BRT  
max. Passagiere 1.279<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> An dieser Stelle ist ein Vergleich mit TSS VARNA angebracht. Bei annähernd gleicher Tonnage faßte die ENRICO "C" 1.300 und die VARNA 450 Passagiere. Anschaulicher läßt sich die luxuriöse Kabinenbemessung der VARNA nicht verdeutlichen.

<sup>3</sup> Nach Abzug unverkäuflicher Vierbett-Innen-Kabinen und den ca. 75 dauerhaft von IAO-Mitarbeitern belegten Kabinen standen maximal 1.000 Kabinenplätze für zahlende Gäste zur Verfügung.

## Gratwanderung

Wie Recht Costa gehabt hatte, zeigen meine drei ersten Kontakte mit "Apfel-fahrten".

### Zum Ersten

Zur Abstimmung weiterer Vertragsfragen bat mich der geschäftsführende Sohn des Firmeninhabers zum Frühstück ins Diehl's Hotel nach Ehrenbreitstein. Unter der Woche, um acht Uhr morgens.

Neugierig auf meine erste bewußte Begegnung mit einem leibhaftigen Vegetarier und gespannt auf das Ergebnis der Verhandlungen saß ich pünktlich im Foyer. Aus dem Aufzug stiegen gut zweieinhalb Zentner Lebendgewicht, die Krawatte auf Halbmast, das Hemd aus dem Gürtel hängend, die wenigen Haare quer über die Pläät gekämmt und trotz der Uhrzeit bereits heftig transpirierend. (Ich habe Bodo-Knut Rall nie anders gesehen, auch dann nicht, wenn er seine Uniform trug.)

Die Begrüßung war herzlich, seine Zeit sei knapp bemessen, sagte er. Also setzten wir uns in den Frühstücksraum, und er begann zu essen, fünf, sechs, sieben – vielleicht auch acht - Brötchen, dick mit Butter und Marmelade bestrichen. Und alles mit Genuß. Kein schlechtes Zeichen. Wir bestätigten uns gegenseitig die mit Costa vorverhandelten Vertragsbedingungen und verabredeten uns zum nächsten Termin anlässlich der IAO-Jahres-Betriebsversammlung in er IAO-Zentrale in Freudenstadt im Schwarzwald. Um neun Uhr rauschte Bodo-Knut in seinem goldfarbenen Mercedes Benz 450 SEL V8 zu seinem nächsten Termin ab.

### Zum Zweiten

Also setzte ich mich standesgemäß in die 1. Wagenklasse von Köln nach Karlsruhe und dann mit der Murgtalbahn nach Freudenstadt ins Hotel Rappen. Am nächsten Morgen wurde ich vom Chauffeur abgeholt und in die Zentrale gefahren.



Mütze des IAO-Commodore (1)

Du lieber Himmel! Alle, wirklich alle Personen, die dort rumliefen und –saßen trugen Uniform! Die Mädchen weiße Jackenkleider und ein neckisches Schiffchen auf dem Kopf, vorne mit einem Apfel als Kokarde. Die Jungs trugen eine weiße Uniform, zu der, wie sich später herausstellte, eine weiße Seemannsmütze gehörte. Mit Apfel. Rotem Apfel. Das operettenhafteste aber waren die rot-gülden Rangabzeichen auf Ärmeln und Schultern.

"Sie erwarten doch nicht von mir, daß ich

auch so was trage?" "Die Uniform tragen alle Mitarbeiter im Einsatz auf unseren Apfelfahrten, heute allerdings aus Anlaß der Betriebsversammlung." "Lieber Herr Rall, wenn Sie das von mir verlangen, fahre ich umgehend wieder nach Köln. Ich bitte um Aufnahme in meinen Arbeitsvertrag, daß ich dem Uniformzwang nicht unterliege." "Das geht nicht, das haben wir noch niemandem zugestanden. Und das hat bisher auch noch niemand verlangt. Unsere Mitarbeiter sind stolz, die Apfel-Uniform tragen zu dürfen."

Wir haben's in meinen Vertrag geschrieben, daß der Leiter der Direktion Frankfurt aufgrund seiner anders gearteten Tätigkeit vom Uniformzwang befreit ist.



### Drittens

IAO-Logo

Alles war in trockenen Tüchern. Ich verbrachte meine letzten Arbeitstage bei der C.I.T. in Köln, als Bodo-Knut anrief und mich bat, mir in Düsseldorf anzusehen, wie das Buchungsprozedere für eine Mittelmeer-Kreuzfahrt ablief.



Logo der  
Rheinischen  
Post

"Apfelfahrten" hatte eine Leserreise mit der Rheinischen Post vereinbart. Es galt, knapp 1.000 Kabinenplätze für eine zwölf-tägige Mittelmeer-Kreuzfahrt zu verkaufen. Die Preise lagen zwischen 1.750,00 und 7.500,00 DM pro Person. Fahrt mit dem Apfelfeile nach Genua inklusive.<sup>1</sup>

Buchungsbeginn war ein Freitag. Buchungen wurden von uniformierten IAO-Mitarbeitern in den Verlags-Geschäftsstellen im Verbreitungsgebiet der Rheinischen Post gegenggenommen. Ich fand mich Freitagmorgen zur Geschäftsstellenöffnung um 09:00 Uhr (ich glaube, auf der Kö) ein und sah die lange Schlange Menschen, die wie vor der Währungsreform anstanden. Anstanden, um den Ralls einen Kabinenplatz auf der ENRICO "C" abzukaufen. Ich war nun fast 15 Jahre in der Touristik. Aber so etwas hatte ich noch nicht erlebt. Ums kurz zu machen: Am Samstagmittag waren 95% der Plätze gebucht. Die restlichen 5% gingen zu Beginn der Woche noch telefonisch an den Mann.

### Fazit

Ich war endgültig überzeugt vom Geschäftsmodell und amüsiert bis irritiert von den Uniformen. Meine gesamte Zeit bei und für "Apfelfahrten" war eine Gratwanderung zwischen Faszination und Abscheu.

---

<sup>1</sup> Damit deutlich wird, um welche Dimensionen es allein bei EINEM Schiff ging:  $\varnothing$  900 Passagiere à  $\varnothing$  DM 3.000 x 7 Monate im Mittelmeer bei  $\pm$  2,5 Kreuzfahrten pro Monat =  $\pm$  DM 47.250.000 plus  $\varnothing$  900 Passagiere à  $\varnothing$  DM 4.000 x 4 Monate in der Karibik bei  $\pm$  2,5 Fahrten pro Monat =  $\pm$  DM 36.000.000 = 83.250.000 = Einhundert Millionen. Dazu kamen die erheblichen Einnahmen aus den Ausflügen.

## Mit den "C" – Schiffen in der Karibik

Die Karibik war bis in die 1980er Jahre eine Kreuzfahrt-Destination, die fast ausschließlich von amerikanischen Reedereien befahren wurde. Ausgangs- und Endpunkte der Kreuzfahrten waren Miami oder Fort Lauderdale in Florida. Die Organisation der Ausflüge und Transportkapazität überließ man den lokalen Reiseagenturen in den angelaufenen Häfen. Verkauft wurden die Ausflüge an Bord am Abend vor Anlaufen des Hafens gemäß dem von den Agenturen gemeldeten Platzangebot und nach dem Motto "first come first serve". 200 bis 250 Ausflugs-Plätze wurden in der Regel angeboten. Mehr gab die Infrastruktur auf den Inseln nicht her. Wer keinen dieser Plätze ergatterte, der mußte sehen, wo er blieb.



Landgang (1)

Was für Amerikaner kein Problem darstellte, da sie sich verständigen konnten und die Karibik als ihren Hinterhof ansahen.

Für unsere mitteleuropäische Klientel, die sich wie bei Leserreisen üblich aus dem ländlichen Raum rekrutierte, war die Ausgangsbasis komplett anders: Der typische Gast war reiseunerfahren, erstmalig mit einem Schiff unterwegs, in der Regel einsprachig, dazu noch dialektgefärbt. Dem Rechnung tragend, wurden die Ausflüge bereits vor Beginn der Kreuzfahrt als Paket angeboten und von 95% – 98% der Passagiere vorab gebucht.

Das Positive daran war, daß alle Beteiligten präzise Teilnehmerzahlen konnten; das Problem war, daß die touristische Infrastruktur der karibischen Inseln auf einen Ansturm von 800 bis 1.000 Personen nicht auch nur annähernd ausgerichtet war.

Es galt, den Agenturen klarzumachen, daß acht bis zehn Hundertschaften unflexibler Menschen im Hafen darauf warten würden, möglichst zügig gleichzeitig und komfortabel befördert zu werden und daß ihnen die Schönheiten der Insel anschaulich und verständlich in Deutsch erklärt werden müßten. Diese Herausforderung galt es zu meistern.

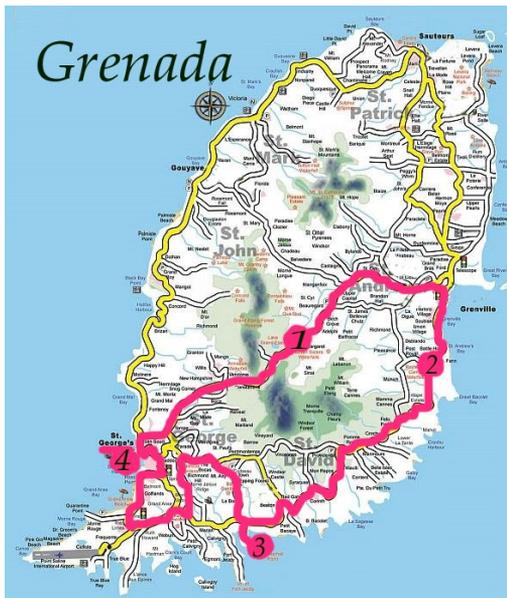
Und das galt es, den Agenturen erst einmal klarzumachen. "Yes, Sir, off course, Sir, 850 passengers, off course." sagten sie und ich konnte ihnen ansehen, daß sie mich für komplett verrückt hielten. Wie denn, bitte schön, konnten 850 Passagiere überhaupt gleichzeitig auf Grenada befördert werden? Und weshalb? So dachten die Agenturen, das war mir bewußt. "Drei Monate vor Schiffs-Ankunft bin ich wieder hier, um die Einzelheiten zu besprechen." "Yes, Sir, off course, Sir, 850 passengers, off course."

Selbst in Venezuela, Kolumbien und Panama oder auf den touristisch erschlossenen Inseln Jamaica und Barbados oder in Nassau (Bahamas), das Problem war überall identisch: 850 und mehr Personen gleichzeitig ...

In meinem REISEBUCH<sup>1</sup> habe ich bereits geschildert, wie ich z.B. auf Grenada das Problem gelöst habe:

### **z.B Grenada**

Der Inhaber unserer Partneragentur war Jack, der in unter einem Dach sein Bestattungsinstitut betrieb: 'Otways Garage and Funeral Home'. Gleichzeitig war er Vorsitzender der Taxifahrgewerkschaft. Auf der ganzen Insel gab's 45 Taxis, alles alte US-Modelle.



Die Routen und Aussichtspunkte (2)

Mit Jack habe ich mein logistisches Meisterstück geliefert. 45 Taxis à 5 Plätze machte 4 Gruppen à ± 225 Passagiere. Gruppe A fährt links um die Insel und steigt am Aussichtspunkt "1" aus, Gruppe B fährt rechts rum rechts rum und steigt am Aussichtspunkt "4" aus. An beiden Punkten steht ein Reiseführer, der seine Erklärungen zu Land und Leuten gibt. Die Taxis fahren derweil leer zurück, nehmen am Hafen Gruppe C und D auf, fahren zu den Aussichtspunkten "1" und "4", wo sie ihre Fracht aus- und die Gruppen A und B einsteigen lassen, mit denen sie zu den Aussichtspunkten "2" und "3" fahren. Nach die-

sem System kamen alle Gäste zu allen vier Aussichtspunkten, hat-

ten von vier Reiseführern alles über Grenada erfahren und kamen voller Eindrücke auf ihr Schiff zurück. War ganz einfach, oder?

### **z.B. die Flughafen-Transfers**

Nicht minder kompliziert stellten sich die Passagierwechsel in Georgetown (Barbados), Port of Spain (Trinidad) und Nassau (Bahamas) dar. Es gehörte zum Grundprinzip unseres Anspruchs an eine perfekte Organisation, daß alle Gäste möglichst zur selben Zeit ankommen und auch wieder abfliegen sollten. Um 800 - 1.000 Gäste zu befördern, kam in erster Linie das in jenen Jahren

<sup>1</sup> Seite 28/29: Grenada - Blaulockige Ladies und ein Leichenwagen

größte Flugzeug, die DC-8-63 mit 260 Plätzen, in Frage. Jumbojets B747 von Boeing gab's noch nicht viele, sie hätten aber auch damals auf den genannten Flughäfen noch nicht landen können. Das andere Modell, das zum Einsatz kam, war die Boeing 707-320 bzw. 707-420 mit ca. 220 Plätzen. Jedenfalls benötigten wir alle 10 Tage vier Flugzeuge mit nahezu identischem Zeitplan.



DC 8-63 (3)



B 707-320 (4)

Das war das kleinere Problem und vom Büro aus zu lösen. Das größere bestand in der Logistik am Ankunftsort.

Ankunft am Flughafen: Wie viele Flaschen Whisky und wie viele Kisten Zigarren ich im Laufe der Monate an Zoll- und Paßbeamte, sonstige Amtsträger und an Flughafenpersonal verschenkt habe, wer will es wissen? Denn ich hatte einen Forderungskatalog, der beinhaltete, daß unsere Passagiere ohne Paß- und Zollkontrollen direkt am Flugzeug in die Transferbusse steigen dürften und falls das nun wirklich nicht gestattet wurde, vorrangig und schnell durch die Paßkontrolle zu schleusen seien. Und daß das Gepäck der Reisenden auf dem Vorfeld unmittelbar vom Flugzeug in unsere Transport-LKWs zu laden und zum Schiff zu befördern sei, ohne daß die Passagiere oder sonst wer Hand anlegen mußten.

Abfahrt vom Schiff: Innerhalb weniger Stunden mußte "Klar Schiff" gemacht werden. Kabinen, Gesellschafräume, Decks – alles mußte wieder so hergerichtet werden, als ob das Schiff gerade aus der Werft käme. Dafür wurden bei 450 und mehr Kabinen einige Stunden benötigt, in denen das Schiffspersonal, verstärkt durch Einheimische unter Hochdruck arbeitete. Also: Je früher die abreisenden Passagiere von Bord gingen und je später die Neuankömmlinge einschifften, um so besser für die Crew. Um so schlechter allerdings für die Passagiere. Und das war der Maßstab.

Es galt also auszutarieren, für die Abreisenden die Zeitspanne zwischen Verlassen des Schiffes und Check In am Flughafen so kurz wie möglich zu halten und für die mit dem Flugzeug Angekommenen, diese nach dem langen Flug so schnell wie möglich an Bord zu bringen.

Das Gepäck der Abreisenden mußte – um die Kabinen möglichst früh zu leeren – bereits in der Nacht vor die Kabinentür gestellt werden, von wo es gesammelt und unmittelbar nach Anlegen im Beisein von Zollbeamten auf LKWs verladen und diese plombiert wurden. Diese LKWs fuhren auf direktem Weg zum Flughafen, wurden an einer sicheren Stelle geparkt und von Sicherheitspersonal bewacht. Unsere Passagiere bestiegen nach dem Frühstück das, was an Transportmitteln aufzutreiben war: ein paar Reisebusse, Linienbusse, Taxis und vor allem die gelben Schulbusse, deren Sitze für karibische Schulkinder dimensioniert waren. Und dann ging's solange über die Insel und um die Insel herum, bis vom Flughafen das Signal kam: "Die Flieger sind im Anflug."

Und dann Hopplahopp zum Flughafen, ausladen und bereitstellen zum Einladen der angekommenen Passagiere. Die Fahrzeit zum Schiff wurde solange gestreckt, bis es von Bord per Funk hieß: "Klar Schiff!"

Wie dann alles seinen geregelten Gang nahm, ging mich nichts mehr an. Ich nahm mir ein Taxi, fuhr zum Flughafen und setzte mich ins nächste Flugzeug. Wohin? Nun, zu dem Hafen, den unser Schiff am nächsten Morgen anlaufen würde. Denn dort wartete ein neues "Grenada"-Problem auf mich.

Nicht daß der Ortswechsel jedes Mal einfach zu bewerkstelligen gewesen wäre. Umständlich war es und risikobehaftet, von Grenada z.B. nach Curacao zu kommen: mit LIAT nach Port of Spain (Trinidad), von dort mit VIASA nach Caracas (Venezuela) und dann mit KLM nach Curacao. Mit dem Taxi zur Agentur, Besprechung, ins Hotel, ins Bett und um 06:00h wieder raus.

Und so saß ich dann am frühen Morgen, wenn ich nicht mit dem Lotsen- oder Zollboot dem Schiff entgegenfuhr, auf einem Poller auf der Pier von Irgendwo und genoß das erhabene Gefühl "Dort kommt MEIN Schiff".

**Anm. 1:** Wie sehr muß es die Ralls jedesmal geschmerzt haben, wenn ihr Chef-Logistiker das einlaufende Schiff im Freizeitlook erwartete und nicht stramm in Apfel-Uniform mit Kapitänsstreifen salutierte!



Einlaufen in den Hafen von Aruba (Abb. 5)

**Anm. 2:** Ich hatte auf dem Schiff dauerhaft eine Kabine zur Verfügung, in der sich mein großer Koffer befand und die ich benutzte, wenn ich mit dem Flugzeug den nächsten Hafen nicht vor dem Schiff erreichen konnte.

## Apfel-Schoten



Der Commodore  
Helmut Th. K. Rall (1)

Während meiner gesamten Tätigkeit für IAO war ich zwischen Faszination und Abscheu hin und hergerissen. Abscheu empfand ich immer dann, wenn die Ralls, vor allem der Alte, den militanten Vegetarier hervorkehrten. So hat er einmal Order erteilt, daß aus dem als Nudel-Goulasch-Gericht deklarierten Mittagessen im "Apfelpfeil" der Goulasch durch Tofu zu ersetzen sei. Immer dann, wenn sein bodenständigerer Ältester Bodo-Knut einmal nicht aufpaßte, hat er solche Spirenzchen mit seinen zahlenden Gästen versucht,

**Helmut Th. K. Rall**, der sich auch IAO-Präsident und Professor h.c.<sup>1</sup> nannte, trug wegen seiner Kleinwüchsigkeit zehn Zentimeter hohe Plateau-

sohlen in der Farbe seiner beigefarbenen Uniform, geschmückt mit den Ärmelstreifen und Schulterstücken seines sich selbst verliehenen Ranges eines Commodore. Und seine Frau war "IAO-Ehrenpräsidentin". Sohn Bodo-Knut war "IAO-Generaldirektor und Kapitän Superior", dessen Ehefrau nannte sich "IAO-Chefstewardess", der jüngere Sohn Udomar war "IAO-Direktor der Technik und -Kapitän", dessen Frau "IAO-Staffstewardess". Leitende Mitarbeiter waren "Zweite, Dritte Kapitäne". So ging's die Hierarchie über Oberleutnant, Leutnant, Fähnrich hinab in die Chargenränge bis hinunter zur untersten Stufe, der "Unter-Stewardess zur Anwartschaft". Ehrlich. Kein Witz. Es gab sogar "Stewardessen z.b.V."<sup>2</sup>

Bei der bereits erwähnten Betriebsversammlung wurden u.a. die jährlichen Beförderungen ausgesprochen. Da wurde die "Unter-Stewardess zur Anwartschaft" zur "Stewardess" befördert. Samt Urkunde. Und die Stewardess wurde Oberstewardess. Samt Urkunde. Gehaltserhöhungen gab's in der Regel keine. Man soll's nicht für möglich halten: Die meisten Mitarbeiter hatten Abitur und verfügten über Fremdsprachenkenntnisse. Und nahmen mit hochrotem Kopf die läppischen Urkunden entgegen.

Nun gut. Zurück zu Helmut Th. K. Rall, dem Alten. Den peinlichsten Auftritt mit ihm hatte ich in Israel. Das Schiff hatte in Haifa angelegt, und Helmut Th. K. hatte von Tel Aviv aus seinen Heimflug gebucht. Ich solle doch bitte zum Flughafen vorausfahren, und alles vorbereiten, damit er mit seinem Leutnant zur See v/o seine Sekretärin reibungslos Paß- und Zollkontrolle passierten könnten. Was ich da vorbereiten sollte? In Israel gab's nichts vorzubereiten und zu beschleunigen. Aber was sollte es? Ihm das beizubringen wäre eh vergebliche Liebesmüh' gewesen.

<sup>1</sup> "Ehrenprofessor der Universität von San Salvador" (sic!)

<sup>2</sup> = zur besonderen Verwendung (gemeint waren Springer-Tätigkeiten)

Ergo wartete ich am Flughafen von Tel Aviv auf die Beiden. Und dem Auto entsteigt in seiner vollen Größe von 157 cm inklusiv der Plateausohlen und in seiner Commodore-Uniform Prof. h.c. Helmut Th. K. Rall. Mein Gott, war das peinlich. Später hat er mir für meine Unterstützung gedankt. Das wäre ja alles sehr glatt gelaufen.



Der Autor im Kreise der IAO-Konzernleitung, die bewährt in den Händen der Familie Rall liegt. Von links nach rechts: IAO-Ehrenpräsidentin Frau Edith Rall, IAO-Präsident und -Commodore Helmut Th. K. Rall, Mitglied der zentralen Geschäftsleitung und IAO-Chefstewardess Superior Frau Marianne Rall, IAO-Generaldirektor und -Kapitän Superior Bodo-Knut Rall, IAO-Staffstewardess Frau Barbara Rall, IAO-Direktor der Technik und -Kapitän Udomar Rall.

### Brainstorming (2)

Der Spiegel berichtete<sup>3</sup> über ihn: "Helmut Th. K. Rall, 48, ehemaliger Werbeberater, Ehrenprofessor der Universität von San Salvador und Generalsekretär der Deutschen Vegetarier-Union, ließ bei dem von ihm organisierten und gelei-

<sup>3</sup> 20/1959 vom 13.05.1959, Seite 66

teten Vegetarier-Kongreß ("Kongreß der Ideale") in Freudenstadt (Schwarzwald) seine Photos nebst Autogrammen zum Stückpreis von drei Mark vertreiben. Laut Anschlag der Kongreßleitung war der Tagungsleiter für maximal drei Minuten je Person gratis zu sprechen; wer länger mit Rall reden wollte, mußte für weitere drei Minuten - auch angebrochene Zeitmaße zählten - fünf Mark entrichten."<sup>4</sup>

Helmut Th. K. war in seinen eigenen Augen kreativ und phantasievoll, musisch veranlagt und ein Super-Organisator. Er hat auch den Text des "Apfelfahrtenliedes" verfaßt und dieses vertonen und in Spanien einspielen lassen. Auf der 7"-Vinyl-EP sind zu hören "Ansprache des Chefs der IAO", sein "Apfelfahrtenlied", "Begleitworte des Chefs der IAO" und "Der Apfelmarsch". Der Titel der EP? "Die Apfelplatte". Ja, er war schon ein Tausendsassa.

DAS APFELFAHRTENLIED



Es rollt die fro-he Ap-fel-fahrt von ei-nem Land zum a-an-der-n, es  
ist des ro-ten Ap-fels Art, zu fah-ren und zu wa-an-der-n.



Es rollt die frohe Apfelfahrt  
von einem Land zum ändern,  
es ist des roten Apfels Art,  
zu fahren und zu wandern.



Wir sausen durch die schöne Welt,  
beschwingt, mit frohem Mute,  
sie ist für uns aufs best' bestellt,  
man grüßt uns mit Salute.



Und kehren wir dann froh zurück:  
die schönste aller Reisen,  
sie ist des Apfelfahrers Glück,  
laßt uns den Apfel preisen!

Vertonung von Staatskapellmeister Josef Dünnwald (Staatsoper Stuttgart); Text von Helmut Th. K. Rall — im Sonderzug gesungen von Opernsänger Karlheinz Peters (Stuttgart); begleitet vom Orchester Walter Dürr (Süddeutscher Rundfunk).

### Das Apfelfahrtenlied; Text Helmut Th. K. Rall (3)

So könnte ich seitenlang weiter berichten. Genügen soll aber der Titel eines von ihm verfaßten Buches: "Meine Erlebnisse als Oberapfel: im Zeichen des roten Apfels; amüsante Begebenheiten, Tips für schönes Reisen und vollen Lebensgenuß - und einige Berufs- und Lebenserfahrungen zum Weiterreichen; hier erzählt der Gründer, Präsident und Commodore der großen IAO-Reiseorganisation aus seinem Leben"<sup>5</sup>

**Bodo-Knut** war anders. Er stand mit beiden Beinen auf dem Boden. War ein Gschafflhuber, immer unter Dampf, gutmütig und gemäßigt vegetarisch. Wenn sein Vater, den er um gut 40 cm überragte und dessen Gewicht er locker verdoppelt mit sich rumtrug, nicht in der Nähe war, verschlang er Schokolade ta-

<sup>4</sup> Eine Glosse im SPIEGEL über diesen "Kongreß der Ideale" findet sich unter <http://wissen.spiegel.de/wissen/dokument/dokument.html?id=42625809&top=SPIEGEL>

<sup>5</sup> Helmut Th. K. Rall, Freudenstadt: Verlag Blauenrot, 1979, 198 S.: III.

felweise. Bodo-Knut war bauernschlau und ein exzellenter Verkäufer, kreativ und vertrauenerweckend. Und ein guter Vorgesetzter.

"Sagen Sie mal", rief er an, "Sie kennen sich doch in Amerika aus. Stimmt es,



IAO-Logo

daß New York" sich den Schmucknamen "Großer Apfel" gegeben hat?" "Stimmt, New York, the Big Apple" "Das lasse ich mir nicht bieten, Wir haben unseren Firmennamen schützen lassen. Die verklage ich." "Lassen Sie's. Das bringt nichts außer Kosten." "Meinen Sie? Na gut, wenn Sie's sagen."



New York.  
The Big Apple (4)

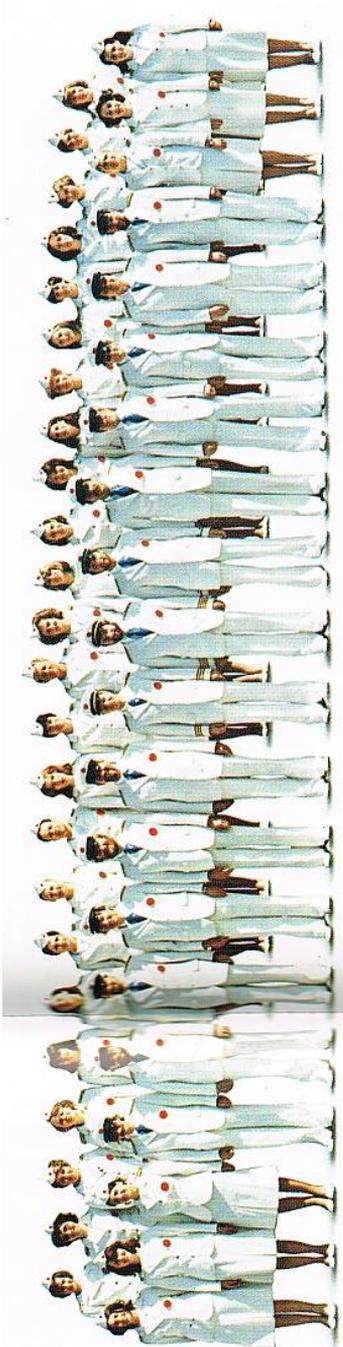
Eines Tages rief er in Frankfurt an, ich möge "morgen um 8" in der Freudenstädter Zentrale sein, wir müßten einen

Leserreisen-Vertrag mit einer Zeitung unter Dach und Fach bringen. Ich müsse mit, damit er Eindruck mit meiner Infrastruktur-Kenntnis der Karibik schinden könne. Also Bundesbahn, Hotel Rappen – wie gehabt. 8 Uhr im Büro, in den güldenen 450er, ab nach Baden-Baden. "Wo wollen wir eigentlich hin?" "Nach Gelsenkirchen zur Buerer Zeitung". "Und was wollen wir dann in Baden-Baden?" "Dort steht die Cessna." Flogen wir also nach Marl, wo eine Limousine mit Fahrer stand, der uns nach Gelsenkirchen-Buer chauffierte. Bodo-Knut präsentiert mich und mein Wissen. Der Verlagsleiter war zufrieden. "Jetzt fliegen wir zurück." "Nee, Herr Rall, ich setze mich jetzt in die Bahn und fahre nach Frankfurt." "Ist gut." So war er.

Bodo-Knut hat mich monatelang damit genervt, daß er auf jeder zweiten Insel ein "Fest" für die Passagiere veranstalten wolle. Ich möge das bitte arrangieren. "Kanalfest" in Panama, "Gewürzfest" auf Grenada, "Plantagenfest" auf Barbados, usw. Es war ihm nicht zu vermitteln, daß der logistische Aufwand für annähernd 1.000 Passagiere und die Infrastruktur der Inseln nicht in Einklang zu bringen seien. Der Panama-Kanal? Amerikanisches Hoheitsgebiet. Was seine "Feste" anbetraf, war er jedem rationalen Argument gegenüber hartleibig. Also habe ich ihm den Gefallen getan: "Herr Rall, auf Barbados habe ich nun alle Arrangements für ein Riesenfest auf einer Zuckerrohr-Plantage getroffen. Mit Zelten und Steelband und Tänzerinnen. Wir werden dafür circa 1.000 m<sup>2</sup> Zuckerrohr roden und das eklige Getier, das seinen Lebensraum dort hat, räuchern wir aus." Damit war das "Plantagenfest" für alle Zeiten gestorben und mit ihm alle anderen "Feste".

**Udomar Rall** war der jüngste der beiden Söhne. Es war ein bißchen einfach gestrickt, hatte es aber trotzdem zum IAO-Direktor der Technik und -Kapitän gebracht. Ich habe nie herausgefunden, wofür er – außer für die hauseigene Druckerei - zuständig war. Ein wahrhaftiger "Vice President Printing".

Hier sein bemerkenswertester Beitrag zum operativen Betrieb:



Das Flugzeug war bereit zum Flug nach Barbados. Die Passagiere hatten ihre Plätze eingenommen. Sagt Udomar: "Gehen Sie zum Flugkapitän und sagen ihm, wir seinen alle da, wir können jetzt abfahren".

**Zum Abschluß:** Während einer Kreuzfahrt im Mittelmeer schlägt mir jemand auf den Rücken. "Flönz, was machst DU denn hier?" "Und Du?" staune ich über den Conphilister. "Ich denke, Du betrittst kein anderes Schiff als die Europa?" "Ach, weißt Du, hier bei denen fühlen wir uns, seit wir älter sind, bestens versorgt. Sobald ich am Heimatbahnhof meinen Koffer abgegeben habe, brauche ich mich um nichts mehr zu kümmern. Kümmern tut Ihr Euch. Erst auf meinem Heimatbahnhof schalte ich mein Hirn wieder ein."



oben: Unter-Stewardess zur Anwartschaft (erkennbar an den einfarbigen Schulterklappen ohne Rangabzeichen) in Erwartung ihrer Gruppe Nummer 13 (5)

links: Ein (nicht komplettes) IAO-Kreuzfahrt-Team (6)

## MS BERLIN

### Von Panama nach Frankfurt und zurück

Meine erste Begegnung mit der MS BERLIN war ein Telefonat, das mich im Hotel in Panama City erreichte. Moni rief mich im Auftrag von Neckermann an, um zu fragen, ob ich an einem Arbeitgeberwechsel interessiert sei. Neckermann wolle eine eigene Leserreisen-Abteilung installieren und ich könne diese leiten. Als Flaggschiff sei ein Neubau der Holsteiner Reederei Peter Deilmann vorgesehen. Falls meinerseits Interesse bestünde, erwarte man mich zu einem Vorstellungsgespräch in drei Tagen in Frankfurt.

Interesse: ja sehr; in drei Tagen in Frankfurt: schwierig. Einerseits stand mir mein Arbeitsethos im Wege, denn ich war schließlich für meinen Arbeitgeber unterwegs, um in der Karibik, Mittel- und Südamerika neue Anlaufhäfen und Ausflugsprogramme für die kommende Saison zu 'entdecken'.<sup>1</sup>

Andererseits konnte man in dieser Region leicht für ein paar Tage verschwinden. Der Urwald ist dicht und im San-Blas-Archipel gibt's über 1.000 Inselchen. Da gibt es keine Telefone und keine Funkverbindung. Das geeignete Gebiet also, für einige Tage als verschollen zu gelten. Also informierte ich die Heimat einerseits, daß ich jetzt für ein paar Tage nicht mehr erreichbar sei und andererseits, daß ich übermorgen um 10:00 Uhr zu dem Gespräch zur Verfügung stünde.

Mit dem Vorvertrag in der Tasche flog ich nach Panama zurück und tauchte sozusagen aus den Tiefen des tropischen Regenwaldes wieder auf. Ich beendete meine Mission, flog heim, lieferte mein Fotomaterial ab, schrieb meine Berichte und kündigte.

### Mit der Blaupause durch Deutschland

Meine neue Stelle trat ich an und hatte erst einmal ... nichts. Kein Schiff, keine Route, keine Preise, keine Vertriebsorganisation, keine Mitarbeiter. Nur ein paar Ideen und die Zusage, daß das Schiff alsbald auf der Kieler Howaldt-Werft auf Kiel gelegt werden würde. Die Blaupausen könne ich schon einmal haben.

Ich erspare dem geneigten Leser und auch mir die Schilderung des Preisfindungsprozesses und der Akquisitionsstrategie. Nach einem viertel Jahr Vorbereitung konnte ich losziehen und Zeitungsverlage zu überzeugen versuchen, daß das neue deutsche Schiff, unter deutscher Flagge fahrend, mit deutscher Schiffsleitung und deutscher Besatzung exakt das Produkt sei, auf das der Markt gewartet habe. Auf den Namen BERLIN solle es getauft werden.

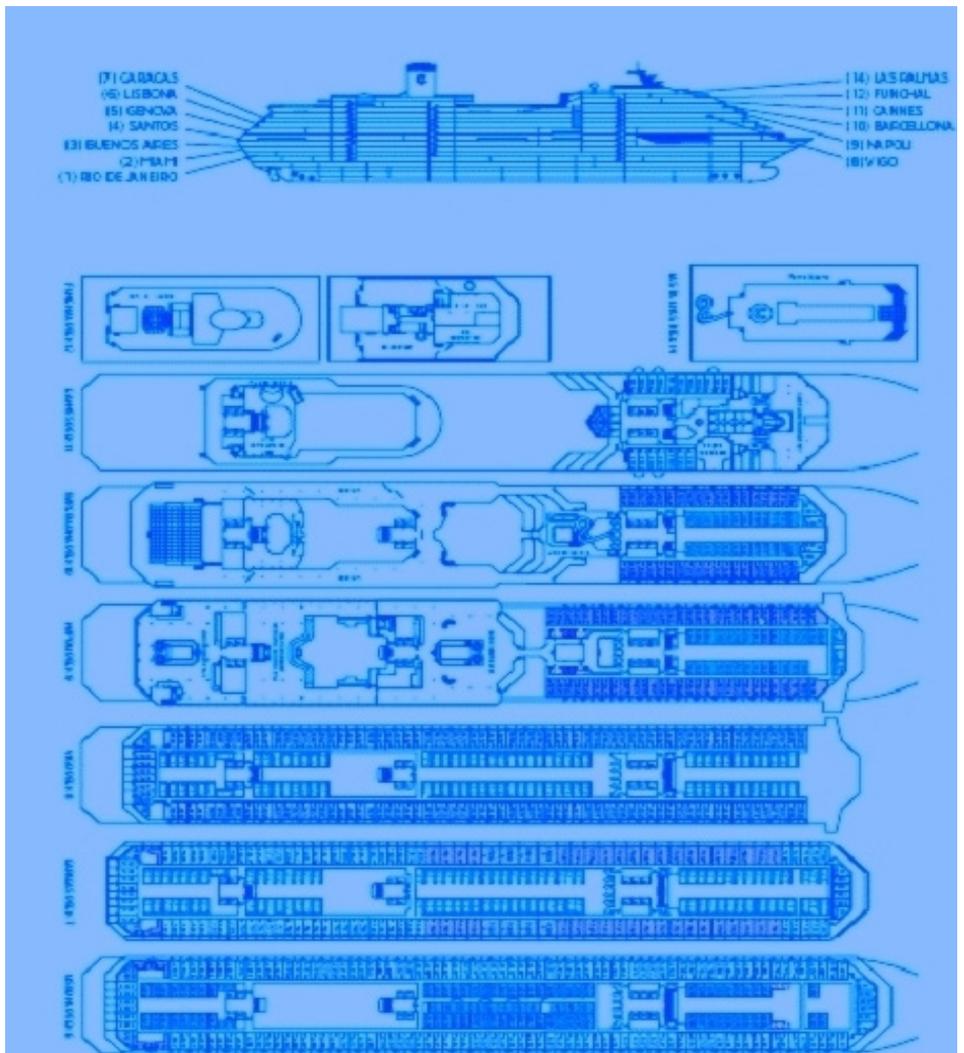


Logo der Reederei Deilmann  
(1)

---

<sup>1</sup> s. hierzu mein "Reisebuch", Seite 52/53, Panama – Ich. Indianerverderber

Meine Verkaufsunterlagen bestand aus nichts als den Blaupausen. So sah das



Verkaufsunterlage: Blaupause eines Deck- und Kabinenplans (2)

Material aus, mit dem ich meine potentiellen Vertragspartner zu überzeugen versuchte, mir ihre Leserschaft anzuvertrauen:

Der Terminplan war sehr, sehr eng. Das Schiff wurde im Sommer 1979 auf Kiel gelegt und sollte in Rekordzeit fertiggestellt werden. Stapellauf sollte Anfang Juni 1980 sein, die Testfahrt unter Kreuzfahrtbedingungen vom 30.6. bis zum 3.7. 1980 mit eingeladenen Gästen von Kiel nach Bornholm führen. Die Jungfernfahrt sollte am 5. Juli 1980, möglichst mit einer einhundertprozentigen Auslastung, in 12 Tagen durch die Ostsee führen.



Allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel ! (3)

### Geschafft!

Es gelang tatsächlich. Innerhalb eines Jahres wurde das 8.000 BRT große Schiff, das 350 Passagieren in Zweierkabinen Platz bot, vollendet. Kiellegung und Stapellauf der MS BERLIN waren besondere Höhepunkte meines Berufslebens.

Zur Testfahrt unter Extrembedingungen stach die MS BERLIN am 30.6. von Kiel aus in See, an Bord Vertreter der schreibenden Zunft, das Management des Reiseveranstalters, Reiseexpedienten und vor allem meine Geschäftspartner, die Marketing- und Vertriebsleiter der Zeitungsverlage, die die Verträge für die MS BERLIN quasi blind und im Vertrauen auf den guten Namen Neckermann unterschrieben hatten. Und alle waren begeistert davon, welch schönes Schiff für ihre Leserschaft bereitstand und daß das Vertrauen, daß die Leser mit ihrer Buchung in ihre Zeitung gesetzt hatten, nicht enttäuscht werden würde.

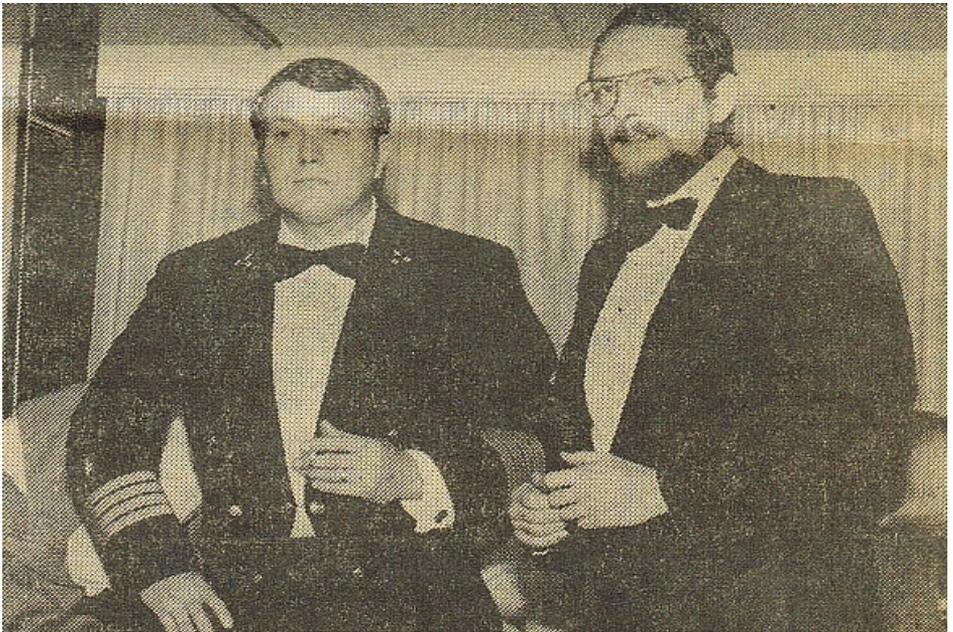
Und ich hatte allen Grund, zufrieden zu sein, denn am Tag der Inbetriebnahme lag die Auslastung für 1980 schon bei 83%.

Es wurde wahrlich ein Härtetest. Bei Seestärke 5-6 regnete es ununterbrochen. So wurde auch der Landgang auf Bornholm, der als Fahrrad-Rallye geplant

war, eher eine Kneipen-Rallye. Nur die ganz Unentwegten trotzten dem Regen. Die Übrigen spielten "Pyramiden-Bauen". Wobei eines der Hohen Tiere sich standhaft weigerte, sich am Gemeinschaftsbau zu beteiligen. Er bestand darauf, sich seine eigene Aquavit-Pyramide zu bauen. Wir haben ihn später an einer Tankstelle – den Zapfschlauch hatte er schon in der Hand – davon überzeugen müssen, daß er für sein Fahrrad kein Benzin benötigte.



Pyramidenbauer (4)



Gala mit Kapitän Harry H. Biehl (5)

### Klabautermann

Meinen Ruf als Klabautermann der MS BERLIN erwarb ich bereits auf der Jungfernfahrt. "Immer, wenn Sie avisiert sind", so Kapitän Biehl, "werden wir besonders achtsam. Denn sobald Sie an Bord sind, passiert Unvorhergesehenes." (Dabei hatte er von meiner VARNA-Vorgeschichte keine Ahnung.)

"Leinen los!" hatte es am späten Nachmittag des 5. Juli 1980 in Kiel geheißen,

und über die Pier erscholl zum ersten Mal "Wooden Heart", die Abschiedshymne der MS BERLIN, Elvis Presley's Version von "Muß i denn zum Städtele hinaus".

Nach dem Abendessen wurden gerade den 350 Passagieren die Schiffsleitung, Servicecrew und Reiseleitung vorgestellt und die üblichen Artigkeiten ausgetauscht, als der 1. Offizier den Kapitän und mich zur Seite nahm und mit hochrotem Kopf mitteilte, daß die gesamte Vakuum-Toilettenanlage ausgefallen sei. Überall. Ausnahmslos.

Schieres Entsetzen rief diese Meldung hervor, sahen wir doch schon 350 Passagiere rat-, hilf- und ziellos durch das Schiff irren. "nun, die Männer haben's leicht", sagte Kapitän Biehl, "denen muß man nur den Unterschied zwischen Luv und Lee erklären."

Da die Reparaturbemühungen auf die Schnelle kein Ergebnis brachten und der Schiffsingenieur uns auch keine Hoffnung machte, daß das Problem kurzfristig gelöst werden könnte, wurde überlegt, ob wir nach Kiel zurückkehren oder einen anderen Hafen anlaufen sollten, der nicht so weit wie das geplante Ziel Stockholm entfernt sei. Denn bis Stockholm lagen der Rest der Nacht, ein voller Tag, eine weitere Nacht und nochmals acht Stunden vor uns. Jedoch die Schande und der Imageschaden! Man beschloß, das vermeintlich kleinere Übel zu wählen: Informieren, trösten, Verständnis zeigen und Nachsicht zu üben. Es war schauerlich. Die armen Passagiere! Der Getränkekonsum sank auf einen historischen Tiefstand. Genauso, wie die Stimmung.

Zehn Stunden vor Stockholm saßen wir in der Kapitänskabine und diskutierten über das richtige Maß an Entschuldigungs- und Entschuldigungsgesten, als der Bordingenieur, so, wie er der Kloake entstieg, die freudige Botschaft brachte: "Es ist geschafft".

Trotz nachtschlafender Zeit wurde diese Nachricht über Bordlautsprecher verkündet und mit großem Jubel aufgenommen.

[Aufhören soll man, wenn's am schönsten ist, ...](#)

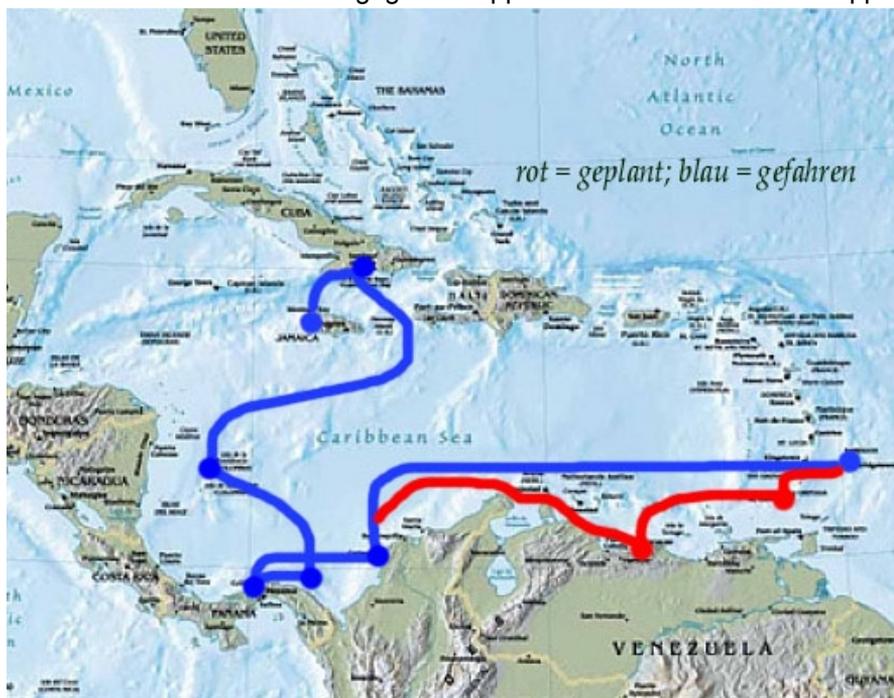
Danach war Ruhe auf dem Schiff. Die Saison lief hervorragend. Die MS BERLIN hatte eine begeisterte Presse. Die Buchungszahlen waren sehr gut.

Dann kam der Winter. MS BERLIN wurde in die Karibik überstellt, um von Weihnachten bis nach Ostern dort zu kreuzen. Auf Barbados sollte der Passagieraustausch zwischen den 180 Atlantik-Überquerern und den Weihnachts-Kreuzfahrern erfolgen.

Für diese Kreuzfahrt, die für Schiff und Crew unter Leitung von Kapitän Schmidt eine Premiere in diesen Gewässern darstellte, hatte ich diese Route konzipiert: Barbados – Grenada – La Guaira (Venezuela) – Cartagena (Kolumbien) – Colon (Panama) – San Blas Archipel – Isla San Andres – Santiago de Cuba – Montego Bay (Jamaica). Das Schiff war ausgebucht. Moni und ich flogen mit einem der beiden Zubringerflüge nach Barbados, um auf der MS BERLIN ein paar unbeschwerte Urlaubstage "Weihnachten in der Karibik" zu verbringen. Dieselben Urlaubsmotive hatten sechs Neckermann-Kollegen und

250 Passagiere. Unser Neffe Andreas sollte seinen Dienst als Bord-DJ antreten.

Wir waren nicht einmal die Gangway ganz heruntergestiegen, da berichtete mir unsere auf dem Vorfeld auf uns wartende Cruise Direktorin, daß es gewaltigen Ärger gäbe. Der Reeder habe sich von seinem Prinzip "deutsches Schiff, deutsche Flagge, deutsche Mannschaft" verabschiedet und werde hier auf Barbados die deutsche Servicecrew gegen Philippinos austauschen. Die Philippinos



rot = geplante, blau = tatsächlich gefahrene Route (6)

seien bereits auf dem Hafengelände. Der deutschen Crew sei unmittelbar nach der Ausschiffung der Passagiere gekündigt worden. Diese Kündigung werde von der Crew nicht akzeptiert. Sie habe ich auf den Unterdecks verschantzt und fordere die Fortsetzung ihres Arbeitsverhältnisses.<sup>2</sup>

Bei allem Verständnis für die Handlungsweise des Reeders: Er hatte wegen sich häufender Beschwerden über die mangelnde Dienstleistungsbereitschaft - und gewiß auch aus Kostengründen - nolens volens sein Prinzip nicht aufrecht erhalten können, auf einem deutschen Schiff eine deutsche Mannschaft zu beschäftigen. Gedeckt durch das Seemannsgesetz konnte der Reeder dermaßen verfahren, indem er sich verpflichtete, die Heuer für zwei weitere Tage zu zah-

<sup>2</sup> Da das Konzept meines REISEBUCHES die Textmenge pro Erzählung vorgab, blieb auch für die Wiedergabe der Ereignisse auf Barbados nur eine Seite. Der im REISEBUCH auf Seite 13 enthaltene Bericht gibt den Verlauf entsprechend gekürzt wieder.

len und ein Rückflugticket zum Heimatort bereitzustellen.

Kein Verständnis brachten wir für den Zeitpunkt auf. Die jungen Menschen hatten sich auf mehr als ein viertel Jahr in der Karibik eingestellt, hatten keine Winterkleidung dabei und z.T. ihre Wohnung aufgegeben. Nun standen sie drei Tage vor Weihnachten fernab der Heimat vor dem Nichts.

Das war die Ausgangslage.

Jeden Augenblick muß die Busse mit den heimfliegenden Passagieren und den Schiffsreiseleitern am Flughafen eintreffen. Unser Ausflugsagent, James Mosca, den ich seit Jahren gut kannte und mit dem ich so manches auf die



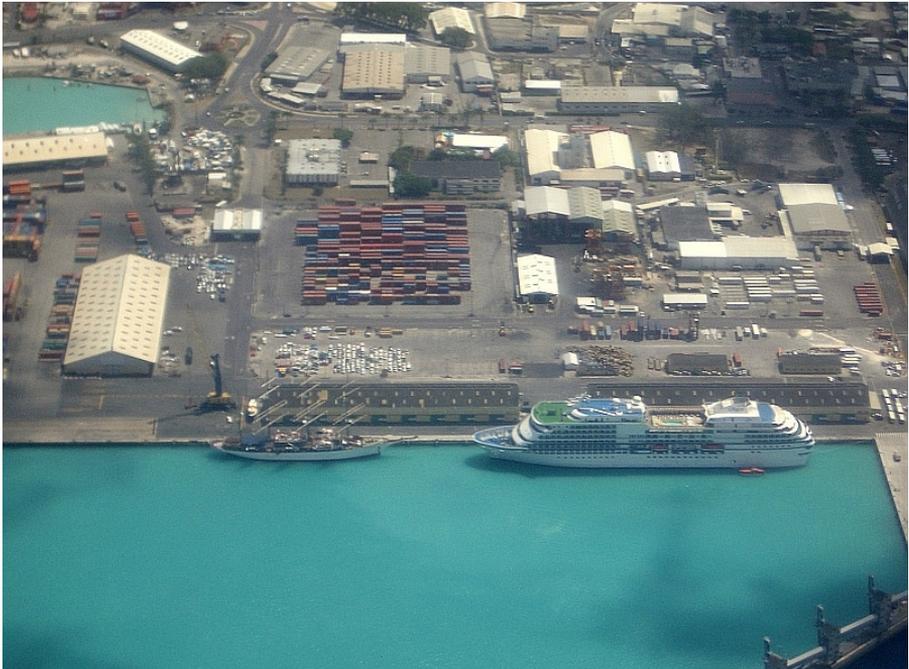
Am Strand von Barbados (7)

Beine gestellt hatte, war mit drei Mitarbeitern bereits vor Ort. Das Ergebnis unserer Kurzkonzferenz: Die angekommenen Passagiere werden nicht zum Schiff sondern zu einem Luxushotel am äußersten Ende der Insel gefahren. James klärt ab, daß für unsere Gäste ein Bereich mit

Umkleide-  
möglichkeit,  
Liegestühlen

in der weitläufigen Hotelanlage bereitsteht. Dazu Mittagsbuffet und Bar. Dort sollen die Gäste bleiben, bis das Schiff bereit zum Einschiffen ist. Das Gepäck, das bereits auf LKW verladen wurde, sollte unmittelbar zum Hafen transportiert werden und dort abgestellt und von Sicherheits-Personal bewacht werden.

Die Cruise Directorin, die diese Informationen in der Ankunftshalle über Megaphon bekanntgab, begründete die Situation damit – so die vereinbarte Sprachregelung – daß das lokale Reinigungsunternehmen, das "Klar Schiff" machen solle, nicht erschienen sei.



Hier geschah's, im Hafen von Bridgetown (Barbados) (8)

Die Reiseleiter nahmen sich der Passagiere an und wir anderen fuhren mit Taxis zum Hafen. Rechts und links der Gangway standen einige wild aussehende, großgewachsene Kerle, die uns am Betreten des Schiffes hindern wollten. Wie sich herausstellte, handelte es sich um Mitglieder der Seeleutegewerkschaft von Barbados, die sich mit der meuternden Crew solidarisch erklärt hatten.

Nun, ein wenig Hin und Her und der Weg an Bord wurde freigegeben. Hier trafen wir auf eine Runde ziemlich ratlos wirkender Offiziere und zwei Vertretern der Meuterer, die mittlerweile ihre Forderungen angemeldet hatten: 75.000 \$<sup>3</sup> gegen die Freigabe des Schiffes.

Wenigstens die Fronten waren geklärt. Aber woher diese 75.000\$ nehmen? Es war Samstagmittag, der 20. Dezember. Die Banken waren geschlossen. Die

<sup>3</sup> Es ging nicht präzise um 75.000\$. Die Forderung belief sich auf 1.500\$ pro Crewmitglied. Meiner Erinnerung nach handelte es sich um knapp über 50 Betroffene.

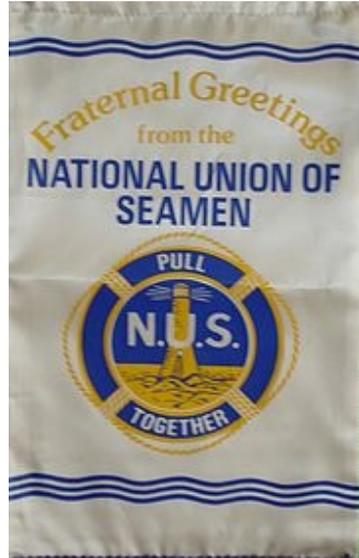
Schiffsleitung hatte kein Bargeld an Bord<sup>4</sup>, nicht einmal einen Letter of Credit. James Mosca hätte den Betrag bei Freunden auftreiben können, allerdings nur in einheimischen Barbados-Dollar. Deren Annahme wurde von den Crew-Vertretern verweigert. Nur die Reiseleitung hatte Bareinnahmen aus den Ausflugsverkäufen, die sich auf circa 50.000\$ beliefen. So drehten sich die Verhandlungen im Kreis, immer wieder unterbrochen durch Auszeiten beider Seiten für Telefonate und Gespräche.

Als wenig sinnvoll stellten sich die Kontaktaufnahmen mit der Geschäftsführung von Neckermann und der für Barbados zuständigen deutschen Botschaft in Trinidad dar. Unsere Geschäftsleitung empfahl allen Ernstes und fast hysterisch: "Sofort Kreuzfahrt abbrechen und Leute nach Hause schicken." Mein Hinweis, daß ich erstens nicht innerhalb weniger Stunden zwei Langstreckenflugzeuge chartern könne und eine Unterbringung in Hotels auf der Insel ein Ding der Unmöglichkeit sei, da Barbados mit Weihnachtsurlaubern aus den USA bis aufs letzte Bett belegt sei, wurde einfach ignoriert. "Abbrechen, nach Hause transportieren!". Da half dann nur noch ignorieren.

Genauso ärgerlich verlief der Kontakt mit der deutschen Botschaft. Diese hatten wir einerseits kontaktiert, da sich die lokale Seeleutegewerkschaft eingeschaltet hatte und wir Sorge vor einem sich abzeichnenden Politikum hatten und weil wir uns von der Botschaft eine Vermittlerrolle versprochen. Doch die Botschaft lehnte es ab, einen Vertreter nach Barbados zu senden. Erstens sei zur Zeit nur eine Rumpfmannschaft in der Botschaft, da Weihnachtsferien seien, zweitens sei Wochenende und von dieser Rumpfmannschaft nur ein Notdienst im Einsatz und drittens müsse sowieso vorab geklärt werden, wer die Flugkosten übernehme.

Wir blieben auf uns, unser Verhandlungsgeschick und weitere Zermürbungstaktik gestellt. Schließlich schwand für die Crew mit jeder Stunde, die verging, so kurz vor Weihnachten die Möglichkeit, noch einen Platz in einem der Flugzeuge nach Deutschland zu ergattern.

Ein erster Erfolg war, daß als Gegenleistung für die Zusage der Schiffsleitung, keine Anzeige wegen Sachbeschädigung und Nötigung zu erstatten, die Crew erlaubte, daß die Passagiere an Bord übernachteten und frühstücken durften!



Banner der Internationalen  
Seeleutegewerkschaft  
(9)

---

<sup>4</sup> Treibstoff und Lebensmittel wurden von den Hafentagelassen geliefert und mit der Reederei in Deutschland abgerechnet.

Auf dem Schiff sah es aus wie bei Hempels unterm Sofa. Wie Kabinen aussehen, nachdem zwei Personen diese nach vierzehn Tagen verlassen, mag man sich vorstellen. Wieviel Schmutz produziert wird, wenn einige Hundert Gepäckstücke eingesammelt und ausgeladen werden, auch. Aber was die meu-



... als noch alles deutsch war auf der BERLIN (10)

ternde Crew zusätzlich noch an Dreck verursacht hatte!

Erneute Kurzkonferenz: Kapitän, Purser, Cruise Directorin, ich. "Wir bilden Zweierteams aus den Neckermann-Mitarbeitern, die zu ihrem Urlaub gerade angekommen sind. Das erste Team wird zuerst die Kabinen in numerisch aufsteigender Folge reinigen, danach das Restaurant und die Kabinengänge". So wurd's gemacht. Team 1, Günther und ich: Einsammeln der Hinterlassenschaften aus den Kabinen (Du meine Güte, was wir da alles gefunden haben und anfassen mußten!), Abziehen der Betten und Deponieren der Bettwäsche und Handtücher im Kabinengang. Team 2, Marianne und Jutta: Reinigung der Naßzelle (Dusche, WC, Bidet, Waschbecken) Team 3, Hubert und Juri, unser Konzertpianist: Staubsaugen und Staubwischen; Team 4, Andreas und Moni: Bettenbeziehen (wie das am schnellsten ging, wußte Andreas aus seiner Zeit bei der Bundeswehr: in jeden Zipfel des Betttuches einen Knoten, über die Matratze ziehen, fertig); Team 5, Michael und ein Offizier: Aufhängen der Handtücher und Auslegen der Toilettenartikel. Alles im Schnellgang, jeweils 125 mal. Dann fuhren die LKW vor und das Gepäck wurde von lokalen Kräften bis vor die jeweilige Kabine gebracht.



Fünfzigtausend Dollar (11)

Darüber war Abend geworden und die Dunkelheit hereingebrochen. Die Gäste hatten im Hotel bereits ihr Abendessen eingenommen und konnten nun endlich an Bord gehen. Erstaunlich, wie gut die Stimmung war und – weniger erstaunlich – wie rot die Köpfe. Bei der Einweisung in die Kabinen wurden die Passagiere gebeten, sich um 21:00 Uhr im Restaurant einzufinden.

Einig waren wir uns, daß jetzt nur noch das Verkünden der vollen Wahrheit der Situation gerecht werden könne. Auf der Bühne also die Verantwortlichen und der Vertriebsleiter der Zeitung, im Saal gespannte Gesichter. Die Gefühlslage schwankte

zwischen Verärgerung und einem schaurig-wohligen Gefühl, eine Meuterei hautnah miterleben zu können, Im ausgehenden 20. Jahrhundert! Die Stimmung drohte zu kippen, als ich verkündete, daß alle Gäste "morgen nach dem Frühstück um 9 Uhr das Schiff wieder verlassen" müssen. Aber das schon bekannte Luxushotel, die dortige gute Verpflegung, die angekünigte Inselrundfahrt und die Zusage einer "Open Bar" besänftigte auch die Widerborstigsten.

Zur Zubereitung des Frühstücks hatten drei Köche den Dienst angetreten, so daß ein kleines Buffet eingerichtet werden konnte. Da jedoch das Restaurantpersonal im Ausstand war, haben wir verabredet, daß Moni, Jutta und Marianne den Kaffee- und Teeservice übernehmen, um auf diese Weise unmittelbaren Kontakt zu den Gästen zu kommen, Flagge zu zeigen und zu demonstrieren, daß wir uns nicht verstecken und der Situation gewachsen sind. Und siehe da, die Taktik hat funktioniert. Die Damen erhielten an allen Tischen Beifall.

Gäste runter, Busse weg. Weiter ging's mit den Verhandlungen. Unser Ziel war, spätestens am Abend ablegen zu können, Ziel der Crew, einen möglichst hohen Betrag zu erpressen, bar auf die Hand, in US-Dollar.

Sehr bald stellte sich heraus, daß außer der Barschaft der Schiffsreiseleitung keine US-Noten zu beschaffen waren. Damit war notgedrungen die Strategie klar: Zusage an die aus Zeitgründen immer nervöser werdenden Crew-Sprecher, von Strafanzeigen abzusehen, dafür im Gegenzug 50.000\$ in bar.

Es wurde eine lange Diskussion im Mannschaftsdeck. Wir hatten die Pause genutzt, um uns einen groben Überblick über die Barschaft zu machen: Tatsächlich waren etwas über 50.000\$ vorhanden, hauptsächlich in 10-, 5- und 1\$-Scheinen. Das würde für je 1.000\$ pro Betroffenen ausreichen.

Als die Verhandlungsführer gegen 15:00 Uhr zurück in die Runde kamen mit

dem Mandat, die 50.000 \$ zu akzeptieren war als einzige Bedingung geblieben, jedem seine 1.000 \$ persönlich auszuzahlen und daß auf eine Empfangsquittung verzichtet würde. Das war der Durchbruch. Wir erbateten uns zwei Stunden Zeit, um die Vorbereitungen zu treffen. In Anwesenheit der Crew-Sprecher wurden nun 50 x 1.000 \$ in kleinen Scheinen abgezahlt. Und das dauerte und dauerte und dauerte. (Ich sehe uns noch heute, 30 Jahre später, vor dem langen Tisch sitzen mit riesigen Bündeln Dollarnoten vor uns. Nur geknipst hat's leider niemand. Dazu war keiner in Stimmung. Schade.)

Mit Flatterband wurde eine Strecke abgesperrt, durch den nun die Crew mit ihrem Gepäck, wütend und mit versteinerten Mienen, ihre 1.000\$ in Empfang nahm. An der Gangway wurden sie von ihren Kollegen aus Barbados erwartet, die ihnen weiterhalfen. Sobald der Trupp



Die neue Crew von den Philippinen (12)

außer Sicht war, wurden die Philippinos, die noch immer in dem Hafenschuppen ausharrten, an Bord geholt, wo sie als Erstes die Passagierdecks säuberten und sich dann daran machten, die ärgsten Schäden auf dem Mannschaftsdeck zu reparieren und den hinterlassenen Dreck zu beseitigen. Matratzen waren zerschnitten, Lampen zerstört, Schränke eingetreten. Es sah aus, wie nach einem Bombenangriff. (Noch Monate später zeugte ein langer Schnitt quer durch ein großes Ölgemälde im Treppenhaus der MS BERLIN vom Vandalismus der Crew in Barbados.)

Mit Einbruch der Dunkelheit kamen die Busse mit unseren Passagieren an, wir verabschiedeten James Mosca und seine Mitarbeiter mit tiefen Dank und herzlichen Umarmungen. Die Motoren wurden angelassen, die Gangway eingeholt, die Taue gelöst, und los ging's mit 28 Stunden Verspätung.

Um in den ursprünglich vorgesehenen Fahrplan zu kommen, mußten die zwei nächsten Häfen, Grenada und La Guaira, ausfallen. Als die Passagiere am nächsten Morgen unter strahlender karibischer Sonne, wolkenlosem Himmel, tiefblauem Meer, so glatt wie ein Bügelbrett, an der Reling standen, da war alles vergessen.

Unglaublich, aber wahr: Es gab keine einzige Beschwerde oder Schadenersatzforderung! Und die heimatische Boulevardpresse, für die dieses Ereignis ein Geschenk des Himmels hätte sein müssen, verlor keine Zeile über diese Meuterei. Nur der STERN brachte einen bebilderten Artikel, der jedoch ohne Auswirkung auf unser Kreuzfahrtgeschäft blieb.<sup>5</sup>



Gelassenheit am "day after": Kapitän Schmidt (13)

Und wir, die wir eigentlich nur Urlaub machen wollten und statt dessen während 36 Stunden in die Rollen von Kellnern und Putzleuten geschlüpft waren, die wir Entscheidungen treffen mußten gegen den erklärten Willen der Geschäftsleitung und im Stich gelassen von unseren Auslandsvertretern, wir wurden reichlich belohnt: Der Reeder schenkte uns ein T-Shirt und die Neckermann-Geschäftsleitung beharrliches Totschweigen.

**Nachtrag 1:** Die MS BERLIN fuhr danach eine glänzende Saison in der Karibik, beschwerde- und unfallfrei. Währenddessen hatten meine Verkaufsbemühungen zu weiteren 18 Verträgen mit Zeitungsverlagen geführt, so daß die Leserreisen-Kreuzfahrten bis Ende 1981 gesichert waren. Doch dann geschah Unerwartetes. Für das Flaggschiff von

Neckermann-Seereisen, die MS ITALIA der Linea "C" mit 480 Plätzen, gingen zu weni-

ge Buchungen ein, um den Auslastungs-Break Even zu erreichen. Da schien Kapazität der MS BERLIN gerade richtig, um die ITALIA durch die BERLIN zu ersetzen. Der Vorteil in den Augen der Geschäftsleitung war, daß nur 18 Verträge zu kündigen waren und mehrere Tausend Kunden die frohe Botschaft

<sup>5</sup> Stern Nr. 10/1981 vom 26.2.81 "Der Geizhals und sein Luxusdampfer – Der Reeder der "BERLIN" setzte 51 deutsche Besatzungsmitglieder an Land und holte billigere Ausländer an Bord. Jetzt beschäftigt sich das Arbeitsgericht mit dem Fall." Es wurde nicht präzise recherchiert. Der Artikel ist tendenziös. Der Verfasser vertritt die Crew-Seite. Bei Interesse kann der Artikel zugesandt werden.

übersandt werden konnte, daß sie anstatt der alten ITALIA auf die brandneue, deutsche MS BERLIN umgebucht werden würden.

Daß 18 zu kündigende Verträge 18 mittlere bis große deutsche Zeitungsverlage betrafen, und welche Konsequenzen sich daraus ergeben könnten, das hatte man nicht bedacht.



MS ITALIA mit dem großen "C" (14)

Ich erhielt den Auftrag, meinen 18 Vertragspartnern per Telex mitzuteilen, daß Neckermann sich leider außerstande sehe ...

Am nächsten Morgen liefen die Telefone heiß. Bei mir. Denn die Geschäftsführung und alle Direktoren hatten die Sprachregelung beschlossen, niemand sei im Hause, alle seien auf einer Konferenz im Ausland. Gespräche sollten zu Ortwein geleitet werden. Das war kein guter Tag. Wirklich nicht.

**Nachtrag 2:** Da die MS BERLIN jetzt in der Verantwortung von Neckermann-Seereisen war, konnte ich andere Aufgaben übernehmen. Diese Gelegenheit habe ich weidlich genutzt und innerhalb der Neckermann-Organisation einen Incentive-Veranstalter aufgebaut. Daß für mich die Aufgaben noch komplexer und verantwortungsvoller wurden und die Zeiten noch hektischer, das war das Salz in der Suppe und hat als unangenehme Begleiterscheinung zu zwei Infarkten geführt.

**Nachtrag 3:** Moni und ich haben auch danach noch Kreuzfahrten unternom-

men, auch auf der BERLIN. Aber nichts war mehr wie früher. Wir waren 08/15-Passagiere unter 08/15-Passagieren. Der Kick war weg.



Da fährt sie hin ... (15)

## 1986 schließen sich die Kreise

Fast 20 Jahre lang hatten mich nun die hohe See und die großen Oceanliner in ihren Bann gezogen.

Wir wollten unbedingt wieder einmal aufs Schiff, Und so beschlossen wir, meinen 48. Geburtstag an Bord der EUGENIO "C" zu feiern. Die Fahrt führte uns von Genua über Malaga mit Granada, Casablanca mit Marra-kesch, Dakar, fünf Tagen auf hoher See, Recife mit Olinda und Sao Paulo nach Rio de Janeiro.

Zum Ende einer Kreuzfahrt (anders als bei Hotelauf-enthalten) beschleicht einen immer ein bißchen Weh-mut, Doch diese wandelte sich diesmal in eine große Freude, als wir entdeckten, daß im Hafen von Rio neben der EUGENIO "C" die MS KAZACHSTAN aus der UdSSR lag. Ich wußte, daß das Schiff unter dem Kom-mando eines Kapitäns Ba-lashov stand.

Also sind wir rüber und haben uns durch die sowje-tischen Wachtposten ge-kämpft. Und dann haben wir mit Dimitri Balashov genau damit weiterge-macht, womit wir auf der UZBEKISTAN knapp zwan-zig Jahre zuvor in der Nacht zwischen Istanbul und Var-na aufgehört hatten ....



Die letzte Ausschiffung (1)

## TSS VARNA

wurde, da das bulgarische Know How zur Reparatur nicht ausreichte, tatsächlich nach Triest geschleppt, mangels Devisen aber nur notdürftig instand gesetzt. 1970 wurde sie auf den Schiffsfriedhof Perama im Saronischen Golf verbracht. Für Navigation Maritime Bulgare (Navibulgar) endete damit der Einstieg in die Passagierschiffahrt kläglich.

Nach neun Jahren wurde sie vom neuen Eigner Dolphin (Hellas) Shipping SA



Schiffsfriedhof Perama-Bucht  
hier (ver)endete TSS VARNA (Abb. 1,2)

generalüberholt und unter dem Namen "VENUS" (später "RIVIERA") von Trans-Tirreno Express (Italien) übernommen. 1981 wechselte sie erneut den Namen in "REINA Del MAR" und wurde an das deutsche Unternehmen SUR-Seereisen verchartert. Bevor sie in Dienst gestellt werden konnte, brach im Maschinenraum ein Feuer aus. Bei dem Versuch, das brennende Schiff aufs offene Meer zu schleppen, rissen die Taue und der ehemalige Stolz der bulgarischen Marine lief bei der griechischen Insel Salamis auf Grund. Wieder wurde sie aufs Meer geschleppt, wobei erneut ein Feuer ausbrach. Deshalb wurde das Schiff bei Kynosura in der Perama-Bucht auf Grund gesetzt, wo sie ihr unrühmliches Ende fand<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> aus: Merchant Fleets, vol.37 by Duncan Haws, erschienen bei Mariner's International, Beverly Hills FL 34465-2400, USA

## ENRICO "C"

Sie wurde 1951 in England auf der Swan-Hunter-Werft am Tyne gebaut und kam fast 25 Jahre auf der Linienroute nach Südamerika zum Einsatz, zuerst als PROVENCE für die französische SGMT-Linie von Marseille über Dakar und, nachdem sie 1965 von Linea "C" gekauft worden war, ab Genua. Ab 1975 fuhr sie im Vollcharter für "Apfelfahrten", von Frühsommer bis Spätherbst in Europa und ab 1977 auch im Winter und Frühling in der Karibik.

Nach dem Konkurs der IAO wurde sie als Enrico Costa von der Linea "C" direkt vermarktet und schließlich 1994 an die italienische Reederei Starlauro verkauft, die sie in SYMPHONY umtaufte. Starlauro, die nunmehr unter MSC Crociere Italiana firmierte, vercharterte das Schiff 2000 an die griechische Reederei Golden Sun Cruises (identisch mit 'Dolphin Hellas'; siehe auch bei TSS VARNA), die mit ihr unter dem Namen "AEGEAN SPIRIT" Kreuzfahrten im Mittelmeer und zu den Kanarischen Inseln durchführte.

2001 wurde sie als "OCEAN GLORY I" an den britischen Veranstalter Festive Holidays subverchartert.

Nicht einmal einen Monat später wurde sie in Dover außer Dienst gestellt, nachdem himmelschreiende Hygiene- und Sicherheitsmängel aufgefallen waren.



Das traurige Ende in Alang (Indien) (Abb. 3)

Kurz darauf ließ Festive Holidays das Schiff an die Kette legen. Ein Gericht ordnete daraufhin die Zwangsversteigerung an, die ein Unternehmen mit Namen Carpentai Holdings Corporation gewann mit einem Gebot von \$1.7 Millionen US\$. Das Schiff wurde daraufhin im September 2001 in "CLASSICA" umbenannt und zur Verschrottung nach Alang (Indien) über-

führt, wo es am 05.11.2001 eintraf. Im Juni 2002 war das Schiff komplett verschwunden.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Textliche Zusammenstellung aus <http://www.simplonpc.co.uk/> und <http://cruise-chat.com/>

## FEDERICO "C"

Die Federico "C" war der erste, nach Vorgaben von und für Costa auf der Werft von Gio. Ansaldo & C. (Sestri Ponente, Italien) gebaute Ocean Liner. Sie wurde von 1958 bis 1966 auf der Route Genua - Südamerika (Rio de Janeiro / Buenos Aires) eingesetzt.

FEDERICO "C" übernahm danach den neuen Liniendienst auf der Strecke Genua - Florida - Karibik / Venezuela. Ab 1972 bis 1983 führte sie ausschließlich Kreuzfahrten im Mittel- und Nordmeer sowie im Winter und Frühjahr in der Karibik durch, so auch im Vollcharter für "Apfelfahrten". Das Problem der FEDERICO "C" war der extreme Tiefgang von fast neun Metern, der ein Anlaufen der meisten Karibikhäfen verhinderte. Stattdessen mußte das Schiff auf Reede ankern, was durch das dadurch bedingte zeitaufwendige Tendern bei den Passagiere häufig zu Unmut führte.

1983 wurde die FEDERICO "C" an die amerikanische Reederei "Premier Cruises" verkauft, die sie in "BIG RED BOAT", später dann in "STARSHIP ROYALE" umbaute. Sechs Jahre später fand ein weiterer Besitzerwechsel an die (ebenfalls) amerikanische Reederei "Dolphin Cruises" statt, die sie in "SEA BREEZE" umbenannte.



Screenshot aus dem Video der Rettungsaktion (Abb.4)

Die amerikanische "Cruise Holding" übernahm 1997 die beiden Reedereien Premier und Dolphin und verschmolz sie unter dem bekannteren Namen "Premier Cruises"

2000 meldete "Premier Cruises" Konkurs an. Aus der Konkursmasse übernahm "Cruise Ventures III", eine Tochtergesellschaft der "DLJ Capital Funding" im November 2000 das Schiff, um es auf der Route Halifax (Nova Scotia,

Kanada) - Charleston (Südcarolina, USA) einzusetzen. Nur einen Monat später schlug sie auf einer Überführungsfahrt 200 Seemeilen vor der Küste von Virginia leck und sank am 17. Dezember 2000. Die 34 Besatzungsmitglieder wurden in einer dramatischen Aktion von der US Küstenwache gerettet.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Textzusammenstellung aus <http://www.simplonpc.co.uk/>, <http://en.wikipedia.org/> und <http://findarticles.com/>

## MS BERLIN

Eine gewisse Schadenfreude beschlich mich, als MS BERLIN nach nur zwei Jahren von Neckermann-Seereisen aufgegeben wurde. Sie fuhr 1982-1986 als "PRINCESS MASUHRI" unter der Flagge von Singapur in fernöstlichen Gewässern, kam aber 1986 zurück nach Deutschland. Durch den Einbau eines Mittelstücks (Zersägen, Einfügen, Zusammenschweißen) wurde sie um 16,8 m auf 139,3 m verlängert und die Kapazität auf 420 Passagiere erhöht. Als "Traumschiff" fuhr sie für die Reederei Deilmann von 1986 bis 1998 durchs ZDF.

Ende 2004 verkaufte die Reederei das Schiff an die englische Reederei Saga Cruises. Diese vercharterte sie an den russischen Veranstalter Metropolis Tur (Метрополис Тур), der mit ihr als "ORANGE MELODY" Kreuzfahrten rund um Europa durchführte.

Nach einem weiteren Umbau, bei dem Doppel- in Einzelkabinen umgewandelt wurden, betrug die Kapazität des Schiffes 352 Passagiere. Seitdem fährt das Schiff als "SPIRIT OF ADVENTURE" für Saga Cruises unter der Flagge der Bahamas im Atlantik, der Karibik und in europäischen Gewässern.<sup>4</sup>



"SPIRIT OF ADVENTURE"  
ex MS Berlin (Abb. 5)

### Und die MV Uzbekistan?

Was man so hörte, beförderte die Uzbekistan, nachdem sie von Touropa ausgemustert worden war, noch einige Jahre verdiente Kader der KPdSU an die türkischen Badestrände am Schwarzmeer. Aber genaueres wußte niemand. Auch nicht Kapitän Balaschov.

<sup>4</sup> Der Text stützt sich auf <http://de.wikipedia.org/>

## Reiseorganisationen

Ein **Reiseveranstalter** (Tour Operator) ist gleichzusetzen mit einem Produktionsbetrieb. Der Reiseveranstalter bündelt vorhandene Ressourcen (Unterbringungsstätten, Transportmittel u.ä.) und ergänzt diese durch selbst produzierte Serviceleistungen (Reiseleitung etc.) zu Reisepaketen. Aus den Einstandspreisen kreiert er einen Netto-Endpreis, versieht diesen mit Aufschlägen (Eigenertrag und Provisionen für Vermittler), veröffentlicht das Reisepaket zum Pauschalpreis und gewährleistet die Durchführung der Reise.

Der Begriff **Reisebüro** (Travel Agency) wird häufig fälschlich für alle Unternehmungen eingesetzt, die mit Organisation, Vertrieb oder Verkauf von Reiseangeboten befaßt sind. Reisebüros (auch Reisevermittler) verstehen sich in erster Linie als Vermittler von Reiseleistungen. Neben Transportleistungen und Übernachtungsangeboten sind dies hauptsächlich die Pauschalreise-Angebote der Reiseveranstalter. Für die Vermittlung dieser Reiseleistungen erzielt das Reisebüro Provisionen in unterschiedlicher, im einstelligen Prozentbereich liegender Höhe. (Das Deutsche Reisebüro DER ermittelt seit Jahren die Durchschnittsrendite deutscher Reisebüros mit  $\pm 1,5\%$  vor Steuern.)

Um diese geringe Marge zu verbessern, betätigen sich häufig **Reisebüros als Reiseveranstalter**, indem sie Reisen mit speziellen Inhalten (Opern-, Golfreisen) oder für bestimmte Zielgruppen (Senioren, Vereinsmitglieder) produzieren und vertreiben. Damit sind die Kriterien erfüllt, die aus dem Reisebüro einen Reiseveranstalter machen, was mit einer Übernahme der Gesamthaftung für die Erfüllung der Reiseleistungen einhergeht.

**Reiseveranstalter** kann jede natürliche oder juristische Person sein, die eine Reise verantwortlich organisiert und anbietet. Es kann sich dabei auch um eine Gelegenheitsveranstaltung handeln. In diesem Sinne haftet auch jede Einzelperson, die für z.B. den Freundeskreis eine Pauschalreise organisiert, im Sinne des §§ 651 a ff. BGB.

## Kreuzfahrten

Bei der Durchführung von Kreuzfahrten unterscheidet man zwischen Eigenbetrieb und Vollcharter. Eine Mischform ist der Teilcharter, bei dem das Schiff in Regie der Reederei verbleibt und Teilkapazitäten an einen oder mehrere Vertriebsorganisationen 'verchartert' werden.

In der Regel werden Kreuzfahrten im **Eigenbetrieb** der Reederei (oder einer Tochtergesellschaft) vertrieben und durchgeführt. Buchungen erfolgen entweder direkt bei der Reederei oder über ein Reisebüro. Alle angebotenen Leistungen stehen in der Verantwortung der Reederei.

Nimmt ein Unternehmen (Reise- oder sonstiges) ein Schiff inklusive aller technischen, passagierorientierten und seemännischen Leistungen, die zur Durchführung einer Kreuzfahrt unabdingbar sind, unter Vertrag, so handelt es sich um **Vollcharter**. Die Betreuung der Passagiere an Bord und bei den Landprogrammen (Ausflüge, Transfers, Zubringer) obliegt in der Regel dem Charterer. Der Charterer ist Reiseveranstalter.

Unternehmen (Reise- oder sonstiges Organisationen), die einen **Teilcharter**-Vertrag mit der Reederei vereinbaren, übernehmen die Verantwortung für den Ver-

trieb dieser Kapazitäten, in der Regel mit eigener, zusätzlicher Betreuungsleistung der Passagiere. Damit ist auch der Teilcharterer Reiseveranstalter.

### Reisebetreuung

Ebenso wie der Begriff "Reisebüro" als Oberbegriff für alle Reiseunternehmensformen benutzt wird, ist als **Reiseleiter** gemeinhin diejenige Person bezeichnet, die in jeglicher Beziehung und allen Bereichen für die Reisenden zuständig ist.

In der präzisen Definition obliegt einem **Reiseleiter** die Funktion, die in der ehemaligen DDR dem "Stadt- und Landschaftsbilderklärer" zufiel.

Im angelsächsischen Sprachraum wird korrekterweise unterschieden zwischen dem **Tour Escort** (also dem Reise**begleiter**) und dem **Tour Guide** (dem Reise**leiter**).

Der Reise**begleiter** ist für das organisatorische Gelingen einer Reise verantwortlich (hard services), der Reise**leiter** für die Reiseerläuterungen und die Betreuung der Reisenden (soft services). Ein klassisches (und krasses) Beispiel für diese Aufgabentrennung waren die frühen Chinareisen. Ein von der Staatspartei abgeordneter Tour Escort begleitete die Reisegruppe von der Ankunft bis zum Abflug, während in den einzelnen Besichtigungsorten ein Tour Guide zur Gruppe stieß, der die örtlichen Gegebenheiten erläuterte, ein "Stadtbilderklärer" eben.

Natürlich - dies gilt besonders bei kleinen Reisegruppen und Nahzielen - können Reisebegleiter und Reiseleiter personenidentisch sein.

Als **Cruise Director** (Kreuzfahrtdirektor) bezeichnet man den verantwortlichen Mitarbeiter des Charterers. In Aufgabenstellung und Verantwortung unterscheidet sich seine Position in erheblichem Maße von denjenigen eines Reisebegleiters oder Reiseleiters. Das Aufgabenprofil eines Cruise Directors ist annähernd vergleichbar mit dem eines Hoteldirektors. Er ist an Bord des Kreuzfahrtschiffes der offizielle Vertreter des Charterers, Ansprechpartner der Schiffsleitung und weisungsbefugt gegenüber seinen Mitarbeitern, den Schiffsreiseleitern. Er kann im Sinne des Charterers und in Absprache mit der Schiffsleitung Einfluß nehmen auf die Kreuzfahrtroute und die Liegezeiten. Er ist für die ordnungsgemäße Durchführung der Landprogramme (Ausflüge, Transfers) verantwortlich; er überwacht die Betreuung der Passagiere und kontrolliert die vertragsgemäße Erbringung der Reedereileistungen (Verpflegung, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Auftreten des Schiffspersonals etc.). ***Das war mein Job auf der TSS Varna und der MV Uzbekistan.***

Der Vollständigkeit halber sei die Funktion des **Shore Excursion Managers** erwähnt. Auch hier ist die englische Bezeichnung präziser und aussagekräftiger als das deutsche "Landausflugsverantwortlicher". Die Aufgabe des SEM, der bei Kreuzfahrten im Eigenbetrieb Angestellter der Reederei, beim Vollcharter Mitarbeiter des Charterers ist, umfaßt die Entwicklung von Ausflugsangeboten, deren Durchführungsplanung, die Absprache mit den Partnern in den Häfen (Reisebüros, Busunternehmen, Restaurants etc.), die Kostengestaltung und die Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung. Zum Anforderungsprofil gehören Fremdsprachenkenntnisse, Gewandtheit, Anpassungsfähigkeit, Verhandlungsgeschick, Ehrlichkeit, Belastbarkeit; kurz: ***Das war ich für die "C-Schiffe in der Karibik".***

## Quellenverzeichnis Abbildungen, Impressum

### **Titel**

Eigenbestand

### **Kreuzfahrten - Im Allgemeinen und im Besonderen**

- 1: <http://www.boatdesign.net/>
- 2: <http://www.cruisehive.com/>
- S. VI (blau): <http://www.scienceblogs.de>

### **Die Routen**

alle : <http://www.nationalgeographic.com/> (b)

### **Wie alles begann**

- 1: <http://www.rhiw.com/>
- 2: <http://www.nationalflaggen.de/>
- 3: <http://boards.cruisecritic.com/>
- S. 2: Flaggenalphabet: <http://de.wikipedia.org>

### **TSS VARNA, Teil 1**

- 1: <http://www.simplonpc.co.uk/>
- 2: <http://www.milchreisen.de>
- 3: <http://maps.google.de> (b)
- 4: <http://en.wikipedia.org/>

### **Es geschah in Sofia**

- 1: <http://www.bookings.net/> (r)

### **MV UZBEKISTAN**

- 1: <http://www.riverstar.ru/>
- 2: <http://praxis-team.de/> (r)
- 3: <http://de.wikipedia.org/>
- 4: <http://www.scharmers-gruppenreisen.de/>
- 5: <http://www.wdr.de/>
- 6: <http://blacksea.orlyonok.ru/> (b)
- 7: <http://hemartin.blogspot.com>

### **TSS VARNA, Teil 2**

- 1: <http://www.alexportic.net/> (b)
- 2: <http://silkeywhite.com>
- 2: <http://eol.jsc.nasa.gov/> (b)
- 3: <http://www.uctm.edu/>
- 4: <http://www.adriatyk.com.pl/>
- 5: <http://www.navbul.com/>

### **"Die Seefahrt wird sie nie wieder loslassen"**

- 1: <http://www.fivestaralliance.com/>

### **Leserreisen und Vegetarismus**

- 1: <http://www.bruno-groening-vortraege.de/>
- 2: Rall: "Oberapfel"<sup>1)</sup> S.99
- 3, 4: <http://www.simplonpc.co.uk>

### **Gratwanderung**

- 1: Rall: "Oberapfel"<sup>1)</sup> Schutzumschlag

### **Mit den "C"-Schiffen in der Karibik**

- 1: <http://www.pbase.com/>

- 2: <http://www.travelgrenada.com> (b)
- 3: <http://3.bp.blogspot.com>
- 4: <http://simviation.com/>
- 5: <http://stockphotos1000.com/>

### **IAO-Schoten**

alle: Rall: "Oberapfel"<sup>1)</sup> S.97ff und Beiblatt

### **MS BERLIN**

- 1: Rall: "Oberapfel"<sup>1)</sup> Schutzumschlag
- 2: <http://www.cruise-agent.eu/>
- 3, 14: <http://www.simplonpc.co.uk/>
- 4, 13: Eigenbestand
- 5: Kieler Nachrichten vom 2.6.1980
- 6: <http://www.geographixx.de/> (b)
- 7: <http://www.fivestaralliance.com/>
- 8: <http://picasaweb.google.com/>
- 9: <http://upload.wikimedia.org/>
- 10: <http://www.klima-foodstyling.de/>
- 11: <http://www.thewashingtonnote.com/>
- 12: <http://www.cbc.ca/>

### **1986 schließen sich die Kreise**

- 1: Eigenbestand

### **Schiffsschicksale**

- 1: [www.google-maps.com](http://www.google-maps.com)
- 2: <http://www.panoramio.com/>
- 3: <http://www.maritimematters.com/>
- 4: <http://www.youtube.com/watch?v=W21hxEG1tkQ>
- 5: <http://www.maritimematters.com/>

(b)=bearbeitet, (r)=retouchiert

<sup>1)</sup> Rall, Meine Erlebnisse als Oberapfel, Freudenstadt 1979

---

## **Impressum:**

Konzept, Layout, Texte, Bildauswahl und © Friedrich Ortwein

Textbearbeitung MS Word 2002, Bildbearbeitung Adobe Photoshop und Irfan-View, Umwandlung in PDF-Dateien mit Adobe Acrobat Professional 6.0 und Distiller.

In Ermanglung eigenen Bildmaterials wurde das Internet durchsucht. Die übernommenen Bilder geben die geschilderte Situation so echt wie eben möglich wieder.

Druck: ONLINE DRUCK.BIZ, Frick-Werbeagentur, Postfach 1154, 86369 Krumbach