



Hohe Kunst auf hoher See: Hanspeter Vochezer schult die Crews von großen Yachten. Am Ende der Ausbildung sollen sie die wohlhabenden Eigner optimal umsorgen.

Kurs Knigge

Crewmitglieder von Megayachten haben sehr spezielle Arbeitsplätze, aber nicht immer die passende Ausbildung. Darum kümmert sich der Butler Hanspeter Vochezer aus der Schweiz.

Von Marcus Krall

Wer sich seit 20 Jahren mit großen Yachten beschäftigt, sollte eigentlich mit den meisten gesellschaftlichen Wassern gewaschen sein. Empfänge an Bord, Interviews mit den Reichsten der Reichen – das trainiert die Umgangsformen. Und trotzdem schleicht sich vor diesem Treffen eine leichte Nervosität ein. Begrüßt man sein Gegenüber korrekt? Ist die Kleidung abgestimmt? Hanspeter Vochezer gilt als bekanntester eidgenössischer Butler. Der athletische dunkelblonde Schweizer ist seinem Metier derart bekannt, dass er andere Butler coacht und inzwischen sogar Crews von Yachten jenseits von 50 Meter Länge, von denen man meinen müsste, dass ihnen der Sieben-Sterne-Service quasi in die Wiege gelegt wurde. Darüber wollen wir sprechen, und als sich Hanspeter Vochezer ganz leger als „HP“ vorstellt, ist klar, dass er die erste, etwas provokative Frage verdauen wird.

Die kurze Pause, die er macht, bevor er sie beantwortet, lässt allerdings erahnen, wie abwegig sie für ihn ist. „Nein, ich trage zu Hause keinen Jogginghose“, sagt der Gründer von „Swiss Butlers“ und „Knigge Coaching“. Er hält es mit Karl Lagerfeld, der 2012 in einer Talkshow feststellte, wer eine Jogginghose trage, habe die Kontrolle über sein Leben verloren. Vochezer ist allerdings viel zu höflich, um das in einer ähnlich direkten Art zu formulieren. Er lenkt das Gespräch elegant in eine andere Richtung, indem er erzählt, welche Kleidung er meistens bevorzugt: „Momentan trage ich gerne meine rote Hose, ein schickes blaues Hemd dazu, meinen marineblauen Blazer mit Einstecktuch und schöne Lederschuhe.“

Hanspeter Vochezer – akkurat geschnittene Kurzhaarfrisur und wache blaue Augen hinter schmalen Horngeßtel – weiß um die Bedeutung des ersten Eindrucks. Wie wichtig dieser ist, vermittelt der gebürtige Küssnachter vom Zürichsee seit knapp zehn Jahren in unzähligen Seminaren Mitarbeiter Schweizer Banken und deutscher Automobilunternehmen, aber auch aus mittelständischen Betrieben dafür sensibilisiert, welche Verhaltensregeln im Geschäftsleben zu beachten sind. Außer über generelle Themen wie den gelungenen Smalltalk informiert er die Kursteilnehmer auch über die Besonderheiten im Umgang mit Geschäftspartnern aus fremden Kulturen. Seit kurzem richtet sich Vochezer nun auch an die Crews von großen Yachten, Fachpersonal, das Multimillionäre und Milliardäre auf ihren schwimmenden Stahlbauten bewirbt, betreut und bespaßt.

„Das Problem der Yachtbranche ist ihr jahrelanges, sehr schnelles Wachstum“, sagt Vochezer. „Für immer mehr und immer größere Schiffe wurde Personal benötigt. Nur kann in solch einem Umfeld nicht jede Servicekraft bestehen. Wer in der Bar um die Ecke kellnert, ist für den Job auf einer Superyacht nicht zwangsläufig prädestiniert.“

Die meisten Crewmitglieder, insbesondere im Gästeservice, sind zwischen 20 und 30 Jahre alt, oft ungebunden, ein wenig abenteuerlustig und auch einem recht attraktiven Verdienst nicht abgeneigt. Da nicht allzu hohe Sozialabgaben anfallen, lässt sich mit den 4000 Euro, die eine zweite Stewardess auf einer 45-Meter-Yacht im Durchschnitt bekommt, schon etwas anfangen. Ist die Yacht größer, nimmt auch das Gehalt zu. Auf einer 55-Meter-Yacht lassen sich in der gleichen Position schon 5000 Euro verdienen. Eine Chef-Stewardess kann bis zu 7000 Euro erreichen.

Auf Charteryachten locken zudem hohe Trinkgelder; rund zehn Prozent der Charterrate für die gesamte Crew sind dabei üblich. Auf einer guten 40-Meter-Yacht, die je Woche rund 120 000 Euro kostet, ist für jedes Crewmitglied also noch ein Bonus zwischen 1500 und 2000 Euro möglich, abhängig von der Mannschaftsstärke. Und Yachten, die sehr erfolgreich im Charterbetrieb laufen, kommen auf mindestens sechs gebuchte Wochen im Sommer. Geschlafen wird dafür zu zweit in meist engen Kabi-

nen, gearbeitet – zumindest in der Hochsaison – mindestens 16 Stunden am Tag. Das Personal großer Yachten stammt oft aus Südafrika, Neuseeland, Russland, Australien, England, Kroatien, Polen, der Ukraine und seltener auch aus Deutschland. Vermittelt wird meist über spezialisierte Agenturen.

Dass der Bedarf nicht kleiner wird, zeigt ein Blick in die brancheninternen Statistiken. Nehmen wir als Beispiel einige der produktivsten Werften. So arbeitet die italienische Azimut-Benetti-Gruppe gerade an rund 100 Projekten, die eine Durchschnittslänge von 35 Meter aufweisen. Für den Betrieb eines solchen Formats ist eine fünf bis sechs Personen starke Mannschaft erforderlich. Alle Azimut-Benetti-Bauten zusammengenommen bedeuten also neue Arbeitsplätze für mindestens 500 Crewmitglieder. Die niederländische Feadship-Werft soll etwa 15 Yachten mit einer Durchschnittslänge von 75 Meter im Vorlauf haben. Wer solch ein Schiff betreibt, benötigt dafür rund 25 Crewmitglieder – dies wären, nur auf Feadship bezogen, also weitere 375 Crewmitglieder. Oceano aus den Niederlanden ließ kürzlich wissen, dass das Unternehmen zurzeit allein fünf Yachten von mehr als 100 Meter Länge in Arbeit habe. Die Liste ließe sich um mindestens zehn weitere Namen ergänzen.

Seit Jahren mahnen Branchenkenner, dass die Crewschwierigkeiten mögliche Käufer verschrecken könnten. Wer für sein Schiff kein geeignetes Personal fin-

det oder fortwährend mit dessen Leistung unzufrieden ist, stößt die Yacht eventuell schnell wieder ab und kauft auch keine neue. Das bereitet der Industrie Sorgen. Ersteigener, am besten sogar möglichst junge, zu finden gehört derzeit zu den wichtigsten Aufgaben der Marketing-Strategen von Werften und Makler-Häusern.

„Als auch mir dies bewusst wurde, war mir klar, dass meine Dienste hier gefragt sein würden“, berichtet Vochezer. Deshalb bietet er seine Service-Trainings und Knigge-Coachings nun eben auch zu Wasser an und konzipiert sie speziell für die Bedürfnisse von Yacht-Crews. In den zwei- bis dreitägigen Veranstaltungen geht es um das persönliche Auftreten ebenso wie um korrekte Tischdecken, Servieren, Anfertigen von Blumengestecken oder um Wissensvermittlung, beispielsweise zu Weinen. Sinnvoll sei es, das Training an Ort und Stelle auf der Yacht abzuhalten, um Abläufe im realen Umfeld einzustudieren, am besten zu Beginn einer Chartersaison. Dabei ist es Vochezer wichtig, nicht als Lehrmeister aufzutreten, sondern sein Wissen auch mit Humor an die Crew zu bringen.

„Er ist ein Meister darin, eine Atmosphäre zu schaffen, in der sich Menschen wohl fühlen, auch wenn er ihnen aufzeigt, wo sie sich noch verbessern können“, sagt Daniel Küpfer, Geschäftsführer eines großen Yachtmanagement-Spezialisten. Die Zusammenarbeit mit dem bekannten Butler schätzt Küpfer zudem,

weil sie in der Yachtbranche einmalig ist. Außerdem: „Seine Kompetenz und sein Knowhow erhöhen die Dienstleistungsqualität unserer Crews signifikant.“

Eigner oder Chartergäste von Megayachten erwarten naturgemäß einen Service auf höchstem Niveau. In puncto High-Class-Ferien haben diese Menschen an Land meist schon alles gesehen, eine Steigerung ist dann nur noch zu Wasser möglich. Der Aufenthalt auf einer großen Yacht stellt quasi die Spitze des Luxus dar – man urlaubt in einer Villa mit mehreren hundert Quadratmeter Grundfläche, die mobil ist, vielleicht sogar einen Sternekoch in der Küche stehen hat und ab einer gewissen Größe ein 1:1-Verhältnis von Crew und Gast bietet.

Die Leidenschaft für die anspruchsvolle Hotellerie war Vochezer zwar nicht familiär vorgegeben, aber schon als Junge wusste er, dass er diesen Weg einschlagen wollte. Der kleine Hanspeter wuchs nur ein paar Kilometer entfernt von den ihm damals schon faszinierenden Zürcher Grandhotels wie Dolder oder Baur au Lac auf. Bei letzterem verbrachte er während seines Managementstudiums an der Hotelfachschule in Luzern auch eine Praxiszeit – nachdem er schon eine Ausbildung zum Eidgenössischen Kaufmann absolviert und seine Englischkenntnisse in Cambridge auf Vordermann gebracht hatte. Nach dem Diplom machte er eine weitere Ausbildung zum Offizier auf dem damals größten Kreuzfahrtschiff GTS Constellation. In den folgenden Jahren war er unter anderem Teil des Teams, das die Pre-Opening und Opening des Park Hyatt in Zürich verantwortete. Fünf Tage nach dem verheerenden Tsunami in Südostasien übernahm er das Resort The Paradise Koh Yao in Thailand und baute es zwei Jahre lang wieder auf. Nach der sich anschließenden Station als Lehrlingsausbilder im Marriott in Zürich entschied sich Vochezer, die Hotellerie zu verlassen. Vier Jahre lang arbeitete er als Event- und PR-Manager bei der Balik Lachsraucherei in Toggenburg, einer Tochtergesellschaft von Caviar House & Prunier in Genf. Danach war er reif für die Selbstständigkeit und ließ sich zum Image Consultant für Business-Knigge ausbilden.

Der so Geschulte, der seit 2016 auch Präsident der Swiss Butler Association ist, weiß, dass die Butler- und Crewtätigkeit neben schönen Momenten auch anstrengend mit sich bringt. „Ein 15-Stunden-Tag ist keine Seltenheit“, berichtet Vochezer, und das dann auch gerne sechs oder auch sieben Tage die Woche. Das Fachwissen könne man lernen, die Einstellung eines Dienstleisters auf höchstem Niveau habe man oder eben nicht, ist Vochezer überzeugt. „Wenn Sie abends um 21 Uhr hören, dass Sie bis Mitternacht arbeiten müssen, und dann sauer werden, sind Sie nicht geeignet.“



Alltagsaufgaben, aber bitte mit Stil: Betten machen, Tische eindecken, servieren, Blumen arrangieren



Fotos Olga Dromas/Bluci

SCHLUSSLICHT



DA BLEIBT DIR DIE LUFT WEG

VON HOLGER APPEL

Diese Woche erreicht uns die wichtige Nachricht, dass man mit dem neuen Apple iPhone eine halbe Stunde 6 Meter tief unter Wasser bleiben kann. Bislang konnte man eine halbe Stunde lang nur einen Meter tief tauchen. Wir haben das ausprobiert, uns ist aber schon nach 40 Sekunden die Luft ausgegangen, und zwar in einem Meter Wassertiefe genauso wie in 6 Metern, wobei wir Letzteres mangels Format der Badewanne nur vermuten. Nun fragen wir uns, ob wir das iPhone 12 kaufen sollen.

* * *

Ist es nicht überhaupt an der Zeit, sich von überflüssigen Dingen zu verabschieden? Nehmen wir den BMW, den sein sicherlich kapitalistisch eingestellter Eigner in der Berliner Liebigstraße abgestellt hat. Selbst schuld, dass der Wagen zerstört wurde, mit Aktivitäten dortiger Aktivisten hätte er rechnen müssen. Die brauchen schließlich für ihren Unmut über die rechtmäßige Räumung eines unrechtmäßig besetzten Hauses ein Ventil, wo kämen wir denn hin, wenn jeder Eigentümer über sein Eigentum entscheiden wollte? Eine Polizistin aus einem gesitteteren Bundesland sagte uns, die Polizei in ganz Deutschland habe Mitleid mit den Kollegen in Berlin. Niemand habe eine schlechtere Ausstattung und weniger politische Rückendeckung als Ordnungshüter in der Hauptstadt. Und die müssten auch noch olle Streifenwagen fahren, während es weiter im Süden BMW und Mercedes gebe. Als ob so was entscheidend sein sollte, es kommt doch auf den Inhalt der Aufgabe an.

* * *

So wie den Umweltaktivisten in Idstein. Die haben sich von einer Autobahnbrücke abgeseilt und bewiesen, was mit guter Klettertechnik möglich ist. Leider kam es zu einem schweren Unfall, selbst schuld, der Fahrer hätte nicht auf den Stau aufpassen müssen, mit Aktivisten auf der Autobahn ist schließlich zu rechnen. Das Recht haben die Kletterer sowieso auf ihrer Seite. Gerade mal 40 Jahre wurde der montierte Ausbau geprüft. Solche Schnellschüsse gehören echt verboten.

TECH-TALK

INNE HALTEN

VON BORIS SCHMIDT

Der Sommer ist nun endgültig vorbei. Ausgerechnet im Oktober mit dem Motorrad auf die erste größere Tour des Jahres aufzubrechen, war wohl keine so gute Idee. Wenigstens sind die Straßen leer, nur ein einziger anderer Biker auf dem Feldberg, dabei regnet es doch gar nicht. Es ist nur verdammt frisch. Es muss wohl daran liegen, dass man mit dem Motorrad noch aufmerksamer fährt als mit dem Auto, schließlich kann es ganz schnell vorbei sein: Davon künden die vielen Kreuze, die es an den Landstraßen leider zu sehen gibt. Fast immer liegen Blumen dabei, oft brennt auch noch ein Grablicht. An einer Kreuzung auf freiem Feld im Taunus stehen gleich drei Kreuze, ohne jeglichen Schmuck. Gespenstisch. In der Regel weiß man nicht, welche Schicksale jeweils mahnen, nur darf man sich selbst keinesfalls für unverwundbar halten. Nachsicht und Umsicht sind gefordert, Vorsicht natürlich auch, jungen Menschen fällt das schwerer als Älteren. Die Vision Zero, eine Welt ohne Verkehrstote, ist ein hehres Ziel, nur ist es unerreichbar, solange nicht alles auf null reguliert ist. Das will auch niemand. Das Pech kann in der nächsten Kurve lauern, dessen muss man sich bewusst sein.

HINWEIS DER REDAKTION

Ein Teil der in Technik & Motor besprochenen Produkte wurde der Redaktion von den Unternehmen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt oder auf Reisen, zu denen Journalisten eingeladen wurden, präsentiert.