



## **SEEREISEN RELOADED**

Ein untauglicher Versuch, die Vergangenheit  
heraufzubeschwören

23.2. – 10.3.2013  
Martinique - Genua

Friedrich J. Ortwein

## Inhaltsverzeichnis "Seeresien reloaded"

Der Entscheidungsprozeß	1
Die Kreuzfahrt	9
Die Bewertung	15
Das Fazit	24

### **Impressum**

Konzept, Layout, Texte, Bildauswahl und ©, schlicht alles: Friedrich Ortwein

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

In Ermanglung eigenen Bildmaterials wurde das Internet nach Entsprechungen durchsucht. Die übernommenen Bilder geben die geschilderte Situation so echt wie eben möglich wieder. Die Quellen sind auf der rückwärtigen Umschlagseite benannt.

1986 hatten wir zum letzten Mal Schiffsplanen unter den Füßen. 21 Tage lang war Costas schöne Eugenio 'C' unser schwimmendes Hotel. Mit ein bißchen Wehmut einerseits und einer gehörigen Portion Seereisensättigung andererseits sind wir in Rio de Janeiro letztmalig eine Gangway hinabgestiegen. In meinen SEEREISEJAHREN<sup>1</sup> ist auf Seite 51 dieser Moment text- und bildlich dokumentiert.

Geschlagene 23 Jahre lang habe ich an die christliche Seefahrt kaum einen Gedanken verschwendet. Klar, wenn in der Presse bekannte Namen erwähnt wurden, so habe ich das zur Kenntnis genommen. Aber auch nur das.

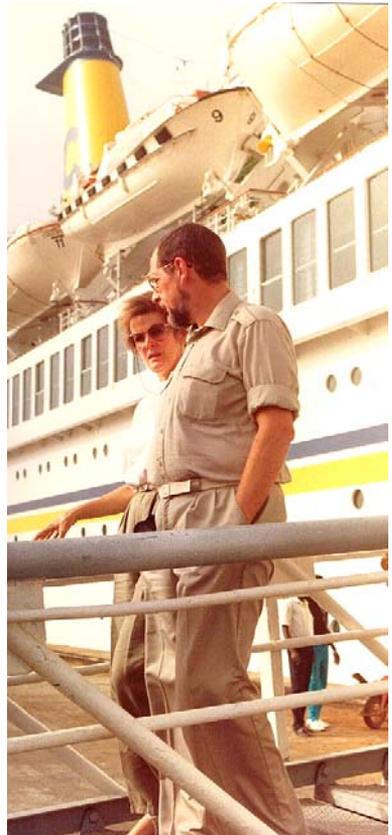
Und wenn im Fernsehen alle paar Monate Bilder gezeigt wurden, wie immer größer werdende Schiffe von Papenburg durch die Ems ins offene Meer bugsiert wurden, dann habe ich mit gelindem Schrecken registriert, daß die Pötte immer größer - und sich immer ähnlicher wurden.

Auch hatte ich mitbekommen, daß große Namen vom Kreuzfahrtmarkt verschwanden und andere auftauchten, daß Reedereien in die Insolvenz gingen und ihren Betrieb einstellten oder von Konkurrenten übernommen wurden, daß der Kreuzfahrtboom in den USA zu immer absurderen Entertainment-Exzessen führte und keine Sandbank in der Karibik mehr sicher war vor Hamburgerbuden und Bananaboat-Ritten.

Ebenfalls nicht unbeachtet blieb die Entwicklung in Deutschland. Hier sorgten ein paar wenige gewiefte und äußerst professionelle Seereisenmanager für eine explosionsartig ansteigende Nachfrage. AIDA. steht als Name dafür.

Aber all das wurde registriert wie der berühmte, umfallende Reissack in China. Kreuzfahrten, das war nicht mehr meine Welt.

Bis dann 2009, nach 23 Jahren der Abstinenz, der Tag kam, den ich in der Einleitung der SEEREISEJAHRE so beschrieben habe:



Unsere letzte Gangway 1986

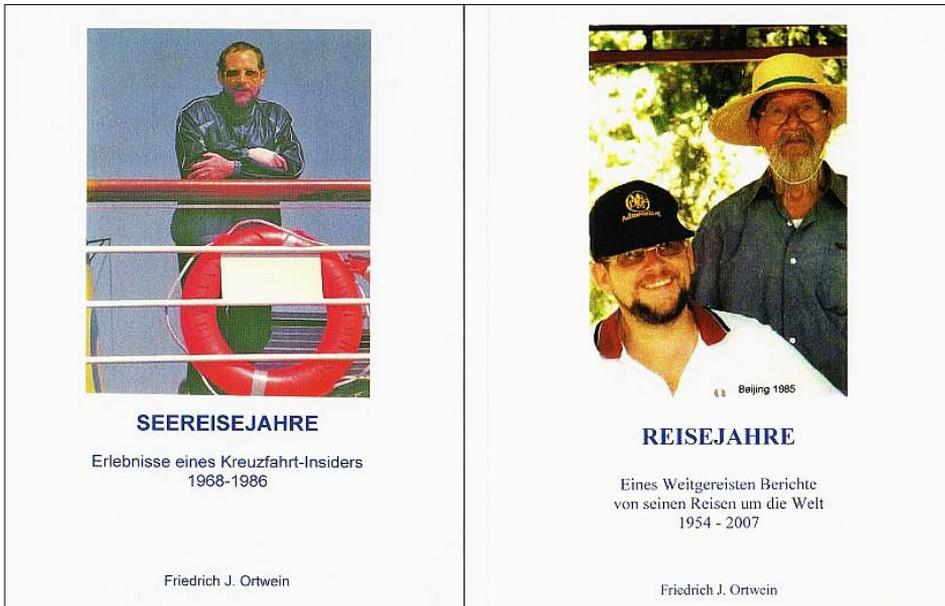
---

<sup>1</sup> Friedrich J. Ortwein "SEEREISEJAHRE – Erlebnisse eines Kreuzfahrt-Insiders 1968-1986", Eigenverlag, Köln 2009, 58 S.

## Der Entscheidungsprozeß

"Meine REISEJAHRE<sup>2</sup> vom vergangenen Jahr haben 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 Berichte in den REISEJAHREN über die 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 lag inzwischen Jahrzehnte zurück."*

Mit der Niederschrift meiner kuriosen bis abenteuerlichen Erlebnisse kam auch die Lust wieder. Ganz allmählich und zu Beginn von mir selbst unbemerkt begann ich, mich wieder für die Kreuzfahrtszene zu interessieren. Ich surfte im

<sup>2</sup> ders. "REISEJAHRE – Eines Weitgereisten Berichte von seinen Reisen um die Welt 1954-2007", Eigenverlag, Köln, 2. Auflage 2010, 76 S.

Internet nach meinen 'alten Bekannten' und konstatierte zu meiner Überraschung, daß die Kreuzfahrt-Touristik auf den Wirtschafts- und natürlich auf den Reiseseiten von Tagespresse und Wochenmagazinen inzwischen einen bemerkenswerten Raum einnahmen und daß immer detaillierter über Reedereien, Schiffe, Routen berichtet wurde.

Und je mehr ich las, um so deutlicher erkannte ich, wie sehr sich die Kreuzfahrtwelt seit den 1970er, 80er Jahren verändert hatte. In SEEREISEJAHRE habe ich 2009 meine Einstellung zu dieser Entwicklung zum Ausdruck gebracht:

*"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 eine 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 BJ 1946 23.000 BRT und Independence of the Seas BJ 2008 154.000 BRT

Dennoch. Ich hatte wieder Blut geleck.

Wir waren uns einig: Wenn überhaupt, dann würden wir auf eine Kreuzfahrt mit vielen aufeinanderfolgenden Seetagen gehen. Nur so, das hatten wir gelernt, läßt sich ein "Kreuzfahrtgefühl" entwickeln.

## Der Entscheidungsprozeß

---

Mit der "Columbus C"<sup>3</sup> waren wir 1983 vom Miami nach Lissabon und mit der "Eugenio C"<sup>4</sup> 1986 von Genua nach Santos gefahren.



Die "Columbus C" havarierte 1984 in Cadiz und wurde anschließend in Barcelona abgewrackt.

Nach 1996 wechselte die Eugenio C mehrfach den Besitzer und wurde 2005 in Alang (Indien) verschrottet.



Die Atmosphäre und Stimmung auf dem Schiff ist gelöster, ruhiger. Alles entschleunigt sich. Komplettranders laufen diese reinen Seetage ab als die Tage der hektischen "8-Tage-7-Häfen"-Kreuzfahrten, an denen man vor lauter Ein- und Aussteigen nicht zur Ruhe kommt.

Immer fand sich ein Eckchen, in dem man dösen und lesen konnte. Erholsam, erfrischend und ungewohnt sind die durch keine Luftverschmutzung gefilterte Sonne und die kostenlose Jod-S11-Therapie!

Noch einen nicht zu unterschätzenden Vorteil haben diese Atlantik-Kreuzfahrten, die – wie auch die Fahrten "Rund um Westeuropa" vom Mittelmeer in Nord- und Ostsee – im Touristiker-Jargon respektlos und nüchtern beim Namen genannt werden: Positionierungskreuzfahrten oder Überführungs-

---

<sup>3</sup> Die 26.678 BRT große "Kungsholm" der Swedish America Line (SAL) wurde 1953 in Dienst gestellt. 1965 Verkauf an den Norddeutschen Lloyd (NDL) Umbenennung in "Europa". Nach der Fusion von HAPAG mit ND L Übernahme durch "Hapag-Lloyd". 1981 Weiterverkauf an Costa Armatori (Linea 'C'). Dort fuhr sie unter dem Namen "Columbus C" bis 1984.

<sup>4</sup> Die "Eugenio C" (32.750 BRT) wurde 1966 in Dienst gestellt. Sie fuhr bis 1996 für Costa Crociere.

und Überstellungsfahrten. Diese Bezeichnungen sind selbsterklärend: Die Schiffe werden je nach Saison von einem Fahrtgebiet in ein anderes "überführt". Dadurch bestimmen nicht touristisch interessante Häfen die Routenplanung sondern eine Kombination von möglichst direkter Fahrstrecke und den Anlaufhäfen, die "auf dem Wege" liegen.

Das hat zur Folge, daß diese Routen für viele Seereisende wenig attraktiv sind: zu wenige Häfen, zuviel Leerlauf, Langeweile anstatt Aktion. Was wiederum in den meisten Fällen zu Vermarktungsproblemen führt. Der Versuch, diesen Überstellungsfahrten mit Titel wie "Grand Voyage" (MSC) ein attraktives Image zu verschaffen, nutzt wenig. Genausowenig wie die vergleichsweise niedrigen Passagepreise. Auf diesen Fahrten sind die Schiffe selten ausgelastet.

Das wiederum bringt den unschätzbaren Vorteil mit sich, daß an Bord nicht nur das individuell zur Verfügung stehende Platzangebot größer ist sondern daß Rangeleien um Liegestühle und Sitzplätze Seltenheitswert haben.

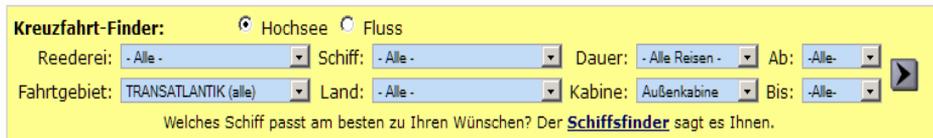
Man sieht: Wer sich eine Woche lang auf hoher See nicht langweilt, wer mit sich an den langen Tagen etwas anzufangen weiß, dem bringen Überführungsfahrten nur Vorteile.



## Der Entscheidungsprozeß

Nur mit diesen vorausgeschickten Erklärungen wird verständlich, weshalb wir uns für eine erneute Atlantiküberquerung interessierten. Online begannen wir, nach Reisebüros zu suchen, die sich auf Kreuzfahrten spezialisiert haben. Mit [www.kreuzfahrtberater.de](http://www.kreuzfahrtberater.de) und [www.e-hoi.de](http://www.e-hoi.de) glaubten wir, richtige Adressen gefunden zu haben und entschieden uns letztendlich für den "Kreuzfahrtberater".

Im Herbst 2011 begannen wir in unregelmäßigen Abständen, mit dieser Such-



maske nach geeigneten Angeboten Ausschau zu halten. Eine erste Annäherung an eine Kreuzfahrt von Florida nach Lissabon im April 2012 mit der 'Liberty of the Seas' von Royal Caribbean schlug fehl, da die Häfen und Liegezeiten auf der karibischen Teilstrecke nicht unseren Vorstellungen entsprachen.

Eine Reise in Gegenrichtung während der Überföpfungsperiode Mitte Oktober bis Mitte Dezember kam wegen anderer Planungen nicht in Frage, so daß wir das Frühjahr 2013 als nächstmöglichen Termin ins Auge faßten.

Während der Weihnachtstage 2012 wurden wir fündig.

Schiff	MSC LIRICA
Reederei	Mediterranean Shipping Company <sup>5</sup>
Baujahr / Flagge	2003 / Panama
Kabinen / Betten	780 / 2.199
Decks / Besatzung	13 / 750
Länge ü.a./ Breite	251,25 m / 28.80 m
Tiefgang	max. 6,8 m
Vermessung	59.058 BRZ / 33.747 NRZ

Termin 23.2. – 10.3.2013, davon acht Tage "auf See", davon wiederum sechs zusammenhängend zwischen St. Lucia und Madeira

<sup>5</sup> Die LIRICA ist eines von 13 Kreuzfahrtschiffen der italienischen Reederei MSC, die ihren Sitz aus Steuergründen in Genf hat. MSC gründete 1995 als Nachfolgerin der neapolitanischen StarLauro (Flotta Lauro) MSC Crociere S.A (MSC Kreuzfahrten)

Strecke Martinique – Guadeloupe – St. Lucia – Madeira – Malaga – Barcelona – Marseille – Genua

TAG	HAFEN	AN	AB
1 Sa	★ Fort-de-France (Martinique)	-	23.00
2 So	● Pointe à Pitre (Guadeloupe)	09.00	23.00
3 Mo	● Castries (St. Lucia)	10.00	18.00
4 Di	● auf See	-	-
5 Mi	● auf See	-	-
6 Do	● auf See	-	-
7 Fr	● auf See	-	-
8 Sa	● auf See	-	-
9 So	● auf See	-	-
10 Mo	● Funchal (Madeira/Portugal)	08.00	18.00
11 Di	● auf See	-	-
12 Mi	● Malaga (Spanien)	09.00	17.00
13 Do	● auf See	-	-
14 Fr	● Barcelona (Spanien)	09.00	18.00
15 Sa	● Marseille (Frankreich)	08.00	18.00
16 So	● Genua (Italien)	09.00	-



**Preis billigste Außenkabine pro Person €288,00 – WIE BITTE?**

"Moment mal. Laß' mich das nochmal prüfen! Das ist unmöglich, das kann doch gar nicht sein. Das wären ja pro Tag nur ... 288 durch 16? Das sind pro Kopf und Tag ACHTZEHN Euro? Das muß ein Fehler auf der Website sein. 18 Euro pro Tag!" Also haben wir eine eMail geschickt und nachgefragt: "Sagen Sie mal. Das kann doch nicht sein? Oder?"

Hier ist die offizielle Preistabelle:

PREISE PRO PERSON IN EURO ZZGL. SERVICE ENTGELT			Nebensaison	
			Katalog preis	RAPIDO preis*
KAT.	DECK	KABINE		
1	Scarlatti	Innenkabine	1.859	879
2	Scarlatti	Innenkabine	1.919	899
3	Paganini	Innenkabine	1.979	929
4	Albinoni	Innenkabine	2.039	949
5	Bellini	Innenkabine	2.079	969
6	Scarlatti, Paganini, Albinoni, Bellini (teilw. Sichtbehinderung)	Kabine mit Meerblick	2.279	999
7	Scarlatti	Kabine mit Meerblick	2.339	1.019
8	Paganini	Kabine mit Meerblick	2.399	1.039
9	Albinoni	Kabine mit Meerblick	2.459	1.139
10	Albinoni, Bellini	Kabine mit Meerblick	2.499	1.169
11	Bellini, Rossini	Balkonsuite	2.999	1.549

## Der Entscheidungsprozeß

Doch, das war wirklich der Preis für diese 16-Tage-Kreuzfahrt. Das Angebot nennt sich "Bingo", weil - einziger Haken - die Kabine von der Reederei kurzfristig zugeteilt wird.

Das – so sagten wir uns – ist kein Problem. Das Schlimmste, was uns passieren kann, ist eine Kabine über der Antriebswelle, neben den Aufzügen oder über oder unter der Disco. Aber selbst dann. Für 18 Euro pro Tag ...

Das – so sagten wir uns weiter – ist jedes Risiko wert. Selbst wenn alles schief geht.

### **BINGO!**

Wenn es uns jetzt noch gelingt, einigermaßen preiswert nach Martinique zu kommen, dann sollten wir wohl buchen! Dazu ein paar Tage karibische Sonne vor dem Einschiffungstag wären auch nicht schlecht. Einen Tag vor dem 23.2. hätten wir sowieso in Martinique sein müssen.

Das Angebot der Reederei "Flug ab Düsseldorf nach Martinique ab € 799,00" sollten wir wohl locker unterbieten können und den Preis von Genua nach Düsseldorf "ab € 239,00" auch.

Es hat ein bißchen gedauert, aber dann hatten wir's:

- 19.02. 08:44h / 11:59h THALYS Köln / Paris Gare du Nord  
Transfer mit RER von Gare du Nord zum Flughafen Charles de Gaulle  
16:45h / 22:00h XLAirlines Paris CDG / Fort de France (Martinique)  
Mietwagen zum Hotel Mercure Le Diamant in Le Diamant (30 km)
- 19.02. – 23.02. 4 Nächte im Hotel Mercure (Besichtigungen und Faulenzen)
- 23.02. 10:00h Auschecken und Fahrt zum Mont Pelée  
17:00h Einschiffung auf MSC LIRICA in Fort de France

### **KREUZFAHRT**

- 10.03. 09:00h / 11:00h Bustransfer von Genua zum Flughafen Mailand-Malpensa  
11:00h Mietwagen zum Mittagessen im "Pinocchio" in Borgomanero (Nähe Ortasee) und ins Designer Outlet Viculungo  
19:00h an Flughafen Malpensa  
20:50h / 22:00h Germanwings Malpensa / Köln

An- und Abreisekosten (inkl. Flüge, Bahn- und Bustransfers, Mietwagen, Hotelübernachtungen) ca. € 1.650,00 oder € 825,00 pro Kopf. Dazu die € 288,00 für die Kreuzfahrt macht ca. 1.125,00 € pro Person für einen 20-Tage-Urlaub.

Dazu kommen noch die Getränke an Bord, ein paar Mittagessen an Land. Alles zusammen kostete uns das Vergnügen wohl nicht mehr als € 3.000,00. Zusammen. Für uns beide.

### **BINGO!**

## Die Kreuzfahrt

Am 23. Februar um 17:00h ist's soweit. Großer Bahnhof auf dem Kai in Fort de France. Nach 26 Jahren betreten wir wieder die Planken eines Schiffes. Dabei gewinnen wir gleich eine erste Erkenntnis: Entweder die Gangway ist steiler und höher als damals oder unser Körper signalisiert, daß wir 50% älter sind als damals und uns demgemäß zu verhalten haben. Von wegen also "Nehmen wir LIRICA im Sturm!"



Mann, ist die groß!

Mit diesen kargen Sätzen endet das, womit der geneigte Leser gerechnet hat. Nämlich die chronologische Schilderung des Verlaufs der Kreuzfahrt.

So etwas war nie vorgesehen. Das wäre vertane Zeit, die meine beim Schreiben und die des Lesers beim Lesen.

Wen interessiert schon, um wieviel Uhr die Ausschiffung in Pointe-à-Pitre begann und daß sonntags dort alle Geschäfte geschlossen sind? Oder daß Funchal auf Madeira wegen einer Schlechtwetterprognose nicht angelaufen wurde und wir dafür 17 Stunden in Gibraltar rumhängen mußten? Wen interessiert die Zahl der Sonnenstunden am 28.2. oder die Seestärke am 3. März um 17:00h? Oder wie die Tapas (und vor allem der Thunfisch) im "El Tapeo de Cervantes" in Malaga<sup>1</sup> geschmeckt haben.

Sage ich doch: Niemanden.

Bereits während der Kreuzfahrt faßte ich den Entschluß, unsere Erfahrungen und Erlebnisse schriftlich niederzulegen. Die positive Bilanz und das überwälti-

---

<sup>1</sup> Diese und andere Restaurant-Bewertungen sind hier nachzulesen: <http://www.ortwein-koeln.de>

## Die Kreuzfahrt

---

gende Ende der SEEREISEJAHRE zwingen geradezu zu einer – ja nennen wir's so – Korrektur.

Ich möchte nicht Schuld daran sein, daß sich jemand durch die Lektüre der SEEREISEJAHRE verleiten läßt, auf Kreuzfahrt zu gehen und dann z. B. auf einer LIRICA landet.

### Darf man überhaupt Kritik üben? Bei 18 € am Tag?

Ein sicherlich berechtigter Einwand. Aber sehen wir's mal so:

Diese Kreuzfahrt haben wir unter zwei Gesichtspunkten erlebt. Erstens ist da der unglaublich niedrige Grundpreis von 288 € pro Person in einer Außenkabine für die 16 Tage bei fünf, sechs Mahlzeiten pro Tag. Nein, da darf man nicht meckern und rummäkeln. Das haben wir uns mehrmals täglich gesagt, egal, wie schlecht mal wieder der Service oder das Essen waren oder welchen Lärmtorturen man an Deck ausgesetzt war. Nein, die 18 Euro am Tag waren sehr wenig Money für sehr viel Value.



Ein wenig verärgert allerdings waren wir, als wir von Mitreisenden, die ebenfalls das 288-Euro-Angebot angenommen hatten erfahren, daß diese Passagiere im Kabinenbingo das große Los gezogen hatten: Suite mit Balkon auf dem obersten Deck, höchste Preiskategorie.

Unsere Außenkabine #7115 in der Kategorie 6

"Kabine mit Meerblick (teilw. Sichtbehinderung)" verfügte nicht nur über keinen Balkon. Und dabei waren weniger als die Hälfte der Kabinen belegt!

Trotzdem waren wir deswegen nicht unzufrieden. Schade war's, aber wem das Losglück nicht hold ist ... Immer daran denken: 18 € pro Tag! Dieses also war der eine Gesichtspunkt.

## Unser Problem war unsere Erfahrung

Der zweite Gesichtspunkt war komplizierter: Was wird dem vollzahlenden Passagier geboten? Wie sind die Abläufe, Geschehnisse, Angebote? Wie ist die Kundenorientierung des Personals? Machen die Liegezeiten in den Häfen Sinn, wie ist die Organisation? Wie häufig und informativ die Informationen?

Passagiere zweiter oder dritter Klasse waren wir ja nicht. Wer von den Mitarbeitern unsere Kabinennummer erfuhr, der konnte vermuten, daß wir zu den Billigheimern gehörten. Aber sicher sein konnte man selbst dann nicht. Denn die Kabinenplätze auf Deck 7 kosten bei Frühbuchung € 999,00 und danach stolze € 2.279,00.

So bewegten wir uns an Bord als ganz normale, vollzahlende Passagiere und so wurden wir auch behandelt.

Und deshalb fühlen wir uns berechtigt, die gebotenen Leistungen zu bewerten, so wie wir sie bewertet hätten, hätten wir – normal zahlend – für sagen wir € 2.459,00 pro Person auf einem der oberen Decks gewohnt.

Hätten wir jedoch - das merke ich jetzt schon an - dann würden wir auf "Schadenersatz wegen Nichterfüllung" klagen. Die Ankündigungen und Versprechungen in der Auslobung (Prospekt und Homepage) standen in keinem realistischen Verhältnis zu den erbrachten Leistungen an Bord.

Nein, wir haben es nicht darauf angelegt, uns zu ärgern. Wir haben keine Fotos vom dem sogenannten gastronomischen Angebot gemacht und haben keine Menukarten gesammelt. Die sprachlich größtenteils verunglückten Tagesprogramme haben wir bis auf eins jeden Abend brav entsorgt. Getränkekarten sind dort geblieben, wo sie hingehören, in den Bars. Das, was uns unangenehm aufgefallen ist, brauchten wir nicht zu notieren. Das hat sich eingebrannt.



Unser Problem war, daß wir uns an den Leistungen der Kreuzfahrtschiffe in den 70er, 80er Jahren erinnerten und andauernd Vergleiche anstellten. Leider kann man solche Erinnerungen nicht einfach ausblenden. Daß viele Passagiere zufrieden zu sein schienen mit dem Angebot lag wohl daran, daß die Kreuzfahrtsklientel vor 25 Jahren bereits 75 Jahre und älter war und heute, ein Vierteljahrhundert später, keine Gelegenheit zum Kreuzfahren mehr hat. (Seit damals hat sich, das wurde uns überdeutlich vor Augen geführt, das Durchschnittsalter

## Die Kreuzfahrt

---

der Passagiere gewaltig nach unten entwickelt. Damals lag der Altersschnitt über 75 Jahre, heute bei unter 50<sup>2</sup>.)

So kommt es also, daß sich kaum noch jemand an Bord befindet, der sich an die "gute, alte Zeit" erinnert und daran, daß damals alles besser war. Wirklich.

Wie sagte einer der italienischen Oberkellner der LIRICA völlig unbefangen und frei von der Leber weg: "Galaabende? Damals gab es Hummer und Langusten. Heute gibt es Shrimps" Und demonstrierte deren Größe, zwischen Daumen und Zeigefinger.

### Und noch einen Unterschied gab es

Diese Kreuzfahrt wurde im Eigenbetrieb der Reederei durchgeführt. Die Reederei bestimmte die Regeln. Alle. Ausschließlich.

Es liegt auf der Hand, daß sich das anders auf die passagierrelevanten Bezüge auswirkt als ob ein Reiseveranstalter für das Wohl (und Wehe) seiner Kunden zuständig ist.

Unternehmenszweck einer Reederei ist, ihr Produkt so störungsfrei und unbelastet von anderen als den technischen Aspekten gewinnmaximierend zu betreiben. Da bleiben Kundeninteressen schon einmal leicht auf der Strecke.

Ist jedoch ein Reiseveranstalter involviert, dann steht das Kapital des Veranstalters, nämlich die Zufriedenheit der Passagiere im Vordergrund.

Ich zitiere aus SEEREISEJAHRE: *"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 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."<sup>3</sup>*

Daß hier ein gravierender Unterschied, eine komplett andere Philosophie im Umgang mit den Passagieren besteht, braucht nicht weiter ausgeführt zu wer-



Hummer 2013

---

<sup>2</sup> "Altersdurchschnitt von 60 auf 46 Jahre gesunken. - Das Durchschnittsalter der Kreuzfahrtpassagiere ist 2011 auf 46 Jahre gesunken. Im Jahrzehnt davor war der Altersschnitt noch bei 60. Entsprechend hat sich auch das Publikum geändert: Der Anteil der Paare hat sich im Verhältnis zu Familien verringert – was natürlich nicht heißt, dass weniger Paare verreisen, sondern dass immer mehr Familien mit ihren Kindern und Enkelkindern auf Kreuzfahrt gehen. (Quelle: <http://www.cruisetricks.de>)

<sup>3</sup> a.a.O. S. 56

den. Dieser andere, kundenorientierte Umgang mit den Kunden zieht weitere Konsequenzen nach sich, die sich auf Routen- und Programmgestaltung, Gastronomie und Servicebereitschaft der Mitarbeiter auswirken.

Natürlich gab es auf der LIRICA "Cruise Director" und "Shore Excursion Manager", zwei junge Damen, die die ihnen übertragenen Aufgaben gewiß ausfüllten, deren Kompetenz und Wissen aber so weit von dem Anforderungsprofil an "Kreuzfahrtdirektor" und "Ausflugsmanager" im Sinne deutscher Reiseveranstalter entfernt war, daß ich zukünftig nie mehr erwähnen werde, auf einigen Kreuzfahrten als Cruise Director tätig gewesen zu sein ...

*"Als **Cruise Director** (Kreuzfahrtdirektor) bezeichnet man den verantwortlichen Mitarbeiter des Charterers. ... 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 Reiseleitern. 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 schiffseitige Betreuung der Passagiere und kontrolliert die vertragsgemäße Erbringung der Reedereileistungen (Verpflegung, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Auftreten des Schiffspersonals etc.). Und er steht dem Kapitän bei gesellschaftlichen Veranstaltungen gleichrangig zur Seite.*

*Der **Shore Excursion Manager**, der bei Kreuzfahrten im Eigenbetrieb Angestellter der Reederei ist, ist bei Vollchartern Mitarbeiter des Veranstalters. Seine Aufgabe 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."<sup>4</sup>*



<sup>4</sup> a.a.O. S. 57 (Auszug)

## Die Bewertung

---

### Womit wir dann endlich beim Kernthema angelangt sind

Zuerst sollen die **+ positiven** Aspekte der Kreuzfahrt mit LIRICA ihre Würdigung erfahren. Das ist schnell abgehandelt und benötigt wenige Zeilen.

Sauberkeit des Schiffes, Pünktlichkeit im Einhalten der Fahr- und Liegezeiten sowie Servicebereitschaft und Freundlichkeit des Personals in der Gastronomie und im Kabinenbereich gaben keinerlei Grund zur Beanstandung!

#### **+ Sauberkeit**

Obwohl unsere Kreuzfahrt die letzte Saisonfahrt der LIRICA war (unmittelbar nach unserer Ankunft in Genua ging sie zur Generalüberholung für zwei Wochen ins Dock), waren weder Abnutzungsspuren noch Nachlässigkeiten festzustellen. Ununterbrochen wurde geputzt, gekehrt, nachlackiert und Messing poliert.



Salon und Restaurant der LIRICA

#### **+ Pünktlichkeit**

Auf die Minute endeten die An- und begannen die Ablegemanöver. Auf die Viertelstunde genau wurden die vorgegebenen Routenzeiten eingehalten. Mahlzeiten und Veranstaltungen begannen und endeten mit vorgegebenem Glockenschlag. Das hatte auch einen negativen Aspekt. Doch davon später.

#### **+ Gastronomie- und Kabinenpersonal**

Der erfreulichste Aspekt der Reise war das Gastronomiepersonal, diejenigen jungen Männer, die in den Restaurants und die Damen, die in den Bars bedienten. Wie viele Nationalitäten im Einsatz waren, hat niemand verraten. Wir wurden im Laufe der 14 Tage bedient von Staatsangehörigen aus Bulgarien, der Ukraine, Madagaskar, Nepal, St. Vincent, Jamaica und Honduras. Die meisten allerdings waren Balinesen. Glücklicherweise, der im Servicebereich von einem dieser Jungens bedient wurde: immer fröhlich, entspannt, aufmerksam, hilfsbereit.



Agus aus Bali, Schiffskellner

Unser madegassischer Kabinesteward verdient die gleiche Höchstnote: pünktlich, sauber, hilfsbereit, fröhlich und freundlich.

Einfach jedoch wurde es diesen jungen Mädchen und Männern, die sich jeweils für ein halbes Jahr verpflichten müssen und fernab ihrer Heimat in einem fremden Kultur- und Sprachumfeld einen harten Dienst tun müssen, nicht gemacht. Denn die Vorgesetzten, Bulgaren, Chinesen, Italiener führten ein auch für uns Passagiere sichtbar hartes Regiment.

Beispiel gefällig? Ein Barmann, Balinese, erfuhr während der Kreuzfahrt von der Geburt seines Sohnes. Er erzählte uns unter Tränen, daß Mutter und Kind erkrankt seien. Er würde gerne – selbst unter Verlust seines Arbeitsplatzes und Rückzahlung der von der Reederei gezahlten Flugkosten – nach Hause fliegen, um bei seiner Familie zu sein. Aus Angst aber, deshalb keinen neuen Vertrag mehr zu bekommen, traute er sich nicht, das Gespräch mit seinen Vorgesetzten zu suchen.

Das wär's dann. Mehr Positives ist nicht zu berichten. Das, was jetzt folgt, sind Beobachtungen und Erlebnisse während der 16 Tage, die man beim besten Willen nicht übersehen konnte. Das Verrückte ist allerdings, daß wir deswegen nicht verärgert sind.

## Die Bewertung

---

Wie nur soll man die - **Negativpunkte** auflisten? Chronologisch? Thematisch? Ich habe mich fürs Alphabetische entschieden. Damit bleibt zumindest im Dunkel, was uns am meisten gestört hat.

### - Auskunftspersonal

Um wieviel anders als im Gastronomiebereich war es um die Kundenorientierung des Personals an den Informationsschaltern bestellt! Möglicherweise hatten wir aber auch nur das Pech, daß wir bei allen Fragen und Beschwerden immer an dieselbe junge Ukrainerin gerieten.

Es hatte den Anschein, als ob es eine Anweisung gäbe, die Passagiere jedes Mal mit einem NEIN abzufertigen.

"Verfügen Sie an Bord über Netzgeräte zum Aufladen eines Akkus?" "Nein" (ohne zu fragen für welches Gerät)

"Gibt es auch deutschsprachige Sonntagszeitungen?" "Nein" (Am Sonntag dann lag die gesamte österreichische Sonntagspresse auf dem Tresen)

"Haben Sie einen Stadtplan von Malaga zur Einsichtnahme?" "Nein"

"Im Tagesprogramm stehen drei verschiedene Fahr- und Entfernungszeiten zur Innenstadt. Können Sie das aufklären?" "Nein" (und dabei blieb es)

"Gibt es in Marseille eine Verbindung zur Innenstadt mit dem Öffentlichen Nahverkehr?" "Nein" (Natürlich gibt's den. Fußweg zur Haltestelle 15-20 Minuten)

"Sind irgendwelche Restriktionen beim Grenzübertritt von Gibraltar nach Spanien bekannt?" "Weiß ich nicht." "Können Sie bitte nachfragen?" "Moment bitte. ... Nein, hier weiß das niemand. Aber wir können eine eMail nach Gibraltar schicken." "Gut, sagen Sie mir dann nachher Bescheid?" "Nein, da müssen Sie schon wieder hierher kommen. Aber erst morgen."

### - Beutelschneiderei

Den Einzug einer Pflichtabgabe, genannt SERVICE ENTGELT, von € 6,00 pro Tag und Person fanden wir in Ordnung. Die Rederei beschreibt das so:

**"SERVICE ENTGELT** - Während Ihrer Kreuzfahrt wird Ihnen unser Personal auf dem gesamten Schiff exzellenten Service bieten. Unterstützt wird es dabei von ebenso vielen Mitarbeitern und Crewmitgliedern, die im Hintergrund hart dafür arbeiten, dass Sie je den Moment bei uns an Bord genießen können. Der Einfachheit halber belastet MSC Kreuzfahrten Ihr Bordkonto automatisch mit einem täglichen Service Entgelt für Hoteldienstleistungen, das gemäß Ihrer Reiseroute und der Anzahl der Tage, an denen der Service tatsächlich erbracht wird, berechnet wird."

Darüber hinaus aber steht weniger prominent und unauffällig in den AGB: **"Service Entgelt für Bardienstleistungen** - Ein Service Entgelt für Bardienstleistungen in Höhe von 15% wird automatisch auf den Verzehr in den Bars Ihrem Bordkonto berechnet."

Und das ist Beutelschneiderei.

Grundsätzlich nimmt es die Reederei von den Lebendigen. Viele Angebote sind gewaltig überteuert, so die Ausflüge und die Zubringerfahrten- und flüge, die Nutzungsgebühren fürs Internet (€ 0,30 pro Minute), die Massagehonorare und nicht zuletzt die Barpreise. Wenn man berücksichtigt, daß Alkoholika zoll- und steuerfrei in den Freihäfen eingekauft werden. dann kann man sich ausrechnen, daß der Materialeinsatz bei Longdrinks 50 Cent nicht übersteigt. Angeboten werden diese dann mit € 6,90. Auch hier gilt: O tempora ...

Auf der MS Berlin kostete seinerzeit ein gezapftes Bier 50 Pfennig und ein Markencognac 1 Mark.

### - Entertainment und Entertainer

Das ist ein ganz besonderes Kapitel. Man hatte den Eindruck, daß die karibischen Aerobictrainer, Bingo-Coaches, Conferenciers und Ansager, kurz alle, die mit einem Mikrophon vor die

Passagiere traten, von den fünf Bordsprachen keine einzige richtig beherrschten. Immer klang es, als ob es sich um Sprechübungen handelte. Englisch, Französisch, Deutsch, Spanisch und Italienisch in wildem Durcheinander, mit miserabler Aussprache und falscher Betonung. In Erinnerung blieb mir das mehrfach in allen fünf Sprachen wiederholte "Dallenscho"<sup>1</sup>.

Gleiches gilt für die Borddurchsagen. Aber nach zwei Tagen hörten wir eh nicht hin. Denn immer nur ging es um die Anpreisung von "besonders günstigen" Tagescocktails (€ 6,21 anstelle von € 6,90), Restplätzen für die Ausflüge, Öffnungszeiten der Bordläden und des Spielcasinos.

#### SPASS & UNTERHALTUNG

Was macht für Sie den perfekten Urlaubsspaß aus? Unterhaltsame Spiele am Pool, spannende Abenteuer in virtuellen Welten oder atemberaubende Bühnen-Shows – unser vielfältiges Aktivitäten- und Unterhaltungsprogramm an Bord lässt keine Wünsche offen!



Broadway Theater

<sup>1</sup> Wir haben's herausgefunden. Im Tagesprogramm war "Talent Show" angekündigt.

## Die Bewertung

---

Das "Broadway Theater", ein schöner Saal mit ansteigenden Sitzreihen und guter Sicht auf die Bühne, war das Zentrum der Abendunterhaltung.

Für uns aus der zweiten Dinner-Sitzung begann die Aufführung um 19:15h und endete Punkt 19:45h. Im Zweitagesrhythmus traten auf: vier Opernsänger mit Klavier und Violinbegleitung im Wechsel mit drei Musicalsängern mit Ballett und einem russischen Kraftakt.

Wir sind dann nicht mehr hingegangen.

Doch, da gab es noch ein "Entertainment Highlight" am Abend in Gibraltar. Es trat der "extra aus der Schweiz nur für diesen Abend eingeflogene" Alleinunterhalter Claudio de Negri mit seiner Show auf. Erwähnenswert ist dies aus zwei Gründen. Erstens: was hätte der arme Kerl an diesem Abend gemacht, wenn das Schiff wie vorgesehen Madeira angelaufen hätte?<sup>2</sup> Und zweitens: Bis der Künstler, der sich als Stimmenimitator vorstellte, mit seiner Begrüßung in fünf Sprachen fertig war und die Vorbereitungen getroffen hatte, waren 15 Minuten vergangen. Mittlerweise hatten wir die Lust verloren und haben uns verkrümelte.

### - Fitnesscenter

#### WELLNESS & SPORT

Verwöhnen Sie in Ihrem Urlaub Körper und Geist – tun Sie etwas für Ihre Fitness, stählen Sie Ihren Körper oder lassen Sie einfach mal die Seele baumeln. Unser großzügiger Wellness-Bereich und unsere modernen Sport- und Fitnessangebote an Bord aller Kreuzfahrtschiffe halten für jeden das passende Angebot bereit.

Der Eintritt zu dem mit einer ordentlichen Auswahl an Trimmgeräten ausgestatteten Fitnessraum war kostenlos. Der Zutritt war allerdings nur in Sneakers erlaubt. ABS-Socken und

Socken mit Ledersohle waren nicht zugelassen.

Also haben wir auf unsere Leibesübungen verzichten müssen. Denn am Montag, dem 25.2., bot sich in Castries auf St. Lucia die einzige Chance, Sneakers zu kaufen, bevor die Seetage begannen. Aber leider Fehlanzeige.

Deshalb mußten wir auch auf den angebotenen Tanzunterricht "Kubanische Salsa" verzichten. Dafür wurden nur schlappe € 10,00 für eine Unterrichtseinheit pro Person verlangt. Schade.

Und auch die Inanspruchnahme des "Fitness Package" blieb uns deshalb verwehrt: Zwei Fitness- oder Tanzstunden mit einem persönlichen Trainer (!) plus eine 45minütige Sportmassage zum Spottpreis von € 268,00. Doppelt schade.

---

<sup>2</sup> MSC LIRICA sollte lt. Routenplan am 4.3. Funchal auf Madeira anlaufen und dort von 08:00h bis 18:00h im Hafen liegen. Zwei Tage vorher wurde eine Routenänderung bekanntgegeben: "Wegen hoher See und starken Windes ist das Anlaufen von Funchal nicht möglich. Statt dessen fahren wir direkt nach Gibraltar, wo MSC LIRICA von 07:00h bis 23:00h (!) anlegen wird." Nun ja.

## - Gastronomie

Die Abendessen wurden in zwei Sitzungen serviert. Die zweite, für die wir uns entschieden hatten, begann um 20:30h und endete gegen 22:00h. Pünktlichkeit war Pflicht. Wie hieß es im Bordhandbuch: "15 Minuten nach Beginn wird kein Einlaß mehr gewährt."

Eine gute Küche gehört zur Kreuzfahrt. Darauf hatten wir uns gefreut<sup>3</sup>

### RESTAURANTS & BARS

Genießen Sie im eleganten Ambiente unserer Restaurants, Buffets und Bars exquisite Speisen, die alle frisch zubereitet werden.

Die köstliche Vielfalt unserer original italienischen Gerichte und internationalen Spezialitäten lässt Ihnen das Wasser im Munde zusammenlaufen!

**"SO SCHMECKT MEDITERRANE GASTFREUND-SCHAFT**

*Das Herzstück unserer Gastfreundschaft ist das Essen. Lassen Sie sich von edlen Köstlichkeiten verwöhnen:*

*frischeste Zutaten, von den besten Köchen mit Liebe zubereitet. Genießen Sie die mediterrane und internationale Küche, die für jeden Geschmack etwas zu bieten hat .... Schließlich ist Abwechslung die Würze des Lebens. Vom kleinen Snack bis zum Gourmet-Menü - an Bord genießen Sie erlesene Speisen und Getränke. Erleben Sie eine kulinarische Weltreise!"*

Die täglich neue Menükarte versprach viel: Sieben Gänge, täglich neu zusammengestellt und je nach angelaufenem Hafen lokal angehaucht, ließen am ersten (und auch noch am zweiten) Kreuzfahrttag Vorfreude aufkommen. Doch leider verflog die Freude ziemlich schnell und machte rationalem Denken Platz: "Wenn wir nicht so viel essen, brauchen wir hinterher auch nicht so viel abzunehmen."



So ein Beschiß!

(Abb. aus <http://www.mscwebtv.com/view/DE/italienische-gastronomie-an-bord-von-msc-kreuzfahrten>)

Das Essen entsprach während der gesamten Kreuzfahrt dem Angebot einer Vorstadtkneipe. Frische Zutaten wurden auch in den Häfen nicht verarbeitet, vieles kam verkocht oder ungar auf den Tisch, die Fleisch- und Fischqualität bewegte sich auf gerade noch vertretbarem Niveau. Auf Optik wurde überhaupt kein Wert gelegt. Wie auch? Die Speisen kamen schubweise unter Cloches

<sup>3</sup> buchstabengetreue Übertragung aus dem aktuellen MSC-Prospekt (Seite 21)

## Die Bewertung

aus der Küche und wurden dann auf den Sideboards von den Kellnern auf den Tellern portioniert und arrangiert. Tellergerichte also. Auch am Galaabend, an dem sich die Küchenleistung und das Angebot nur dadurch unterschied, daß es als Huldigung an die italienische Reederei als Beilage Focaccia gab. Vorlegen? Nachlegen? Fehlanzeige. Tellergerichte eben.<sup>4</sup> Ein Espresso zum Nachtsch? Konnte man sich an der Bar kaufen.

O tempora o mores!

Wenn die Qualität des Essens im Restaurant schon unter aller Kritik war, dann gibt es für das, was zu Mittag und Abend an Deck gereicht wurde, keine Bezeichnung mehr, außer daß man das Angebot von Qualität und Optik als Kantinenfraß bezeichnen muß, wobei man 99% aller Kantinen Unrecht tut.

Hierüber breitet man am besten den Mantel des Schweigens. Das Mitternachtsbuffet haben wir uns schon gar nicht angesehen.

Die nachmittägliche Kaffee-und-Kuchen-Stunde, zu der es früher auf allen Schiffen Sahne- und Buttercremetorten zum Abwinken gab, heißt auf MSC LIRICA "Nachmittagssnack". Das Angebot? Sandwiches (viel Brot, wenig Beilage), und – Plätzchen. Dazu manchmal in Kleinstportionen vorgeschnittene Biscuitteigschichten mit einer Eischnee-Kunstsahne-Mischung dazwischen. Ergebnis: Sodbrennen.

### - Passagierinformationen

Am Vorabend wurde das Tagesprogramm für den kommenden Tag in die Kabinen verteilt. Es bestand aus vier Seiten im DIN A4-Format und einem doppelseitigen Beiblatt "Daily Specials". Das "Daily Program" informierte über die nautischen Eckdaten "Von der Brücke", über den nächsten Hafen, und listete alle Termine und Veranstaltungen des kommenden Tages auf. Dazu gab es eine Rubrik "Wichtig zu wissen", in der alles Mögliche auftauchte.



Welcome to Gibraltar

Hier die buchstabengetreue Information zu Gibraltar: *"Bekannt mit dem Namen "die Festung", hat Gibraltar mehr als 143 Höhlen, mehr als 48 km Strassen und tausende von Tunnels. Vom Besuch der Festung, zum Segeltour, vom Fischen zum "Bird Watching", wird der Besucher angenehm überrascht sein von der Vielfalt der Attraktionen die Gibraltar bietet. An der südlichen Spitze der iberischen Halbinsel lokalisiert, wo Europa und Africa sich treffen, werden die Besucher eine un-*

<sup>4</sup> "Der Begriff **Tellergericht** bezeichnet eine [Mahlzeit](#), ...die bereits vollständig angerichtet auf einem Teller ... am Tisch serviert wird. Ein „Anrichten“ oder sogenanntes „Vorlegen“, also das Servieren von ... Platten mit Fleisch, Fisch oder Beilagen auf dem Teller des Gastes entfällt bei dieser Darreichungsform des Essens." (Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tellergericht>)

*gläubliche Szenerie bewundern. Pflanzen und wildlebende Tiere kennen und eine Architektur bewundern die den Einzigartigen Geschmack dieser Stadt Im Mittelmeer wiedergibt. bekannt als Steuerfrei Zone Gibraltar ist beliebt dank der preiswerten Einkäufe die Sie in der Berühmten Hauptstrasse, die Main Street, machen können, der Name Gibraltar kommt von Gibel Tariq (der Berg von Tariq) sogenannt zu Ehren von Tariq Ibn Zeyad der im VIII Jahrhundert mit einer Armee aus Arabern und Berbern aus Afrika stammend, zur Eroberung Spaniens geführt hat. Der Besondere politische Status Gibraltors wurde erst 1000 Jahre später erhalten, nach der Niederlage der islamischen Bestezer durch die Spanier 1713 mit dem Abkommen Utrecht im Jahr 1713, und dem Ende des spanischen Sezessionskrieges, wurde Gibraltar unter britischer Jurisdiktion gestellt."*

Das "Daily Specials" bestand fast ausschließlich aus Werbung für die kostenpflichtigen Leistungen (z.B. 30 Minuten balinesische Massage € 70,00), Fitness, Thermalbad (z.B. 1 Stunde Aufenthalt für 2 Personen € 25,00) Friseur, Wäscherei, Tageszeitung, Fotostudio und Cocktails, Cocktails z.B. Sonderaktion Aperol Spritz € 5,85) und Animation zum Einkauf im Duty Free Shop, im "Lirica Logo Shop", beim Juwelier, der Parfümerie und in den Boutiquen. Motto "Sind Sie auf der Suche nach einem Schnäppchen?"

Das Topangebot des 5.3. in Gibraltar war das Flaschenbier aus der Karibik. Das gab's um 10% billiger als sonst!

Und dann gab es da noch die Durchsagen. Von früher (als sowieso alles besser war) war uns geläufig, daß beim Ablegen des Schiffes eine Durchsage erfolgte. So etwa: "Wir begrüßen alle Passagiere wieder an Bord. Unser Schiff nimmt jetzt Kurs auf YYY. Die Entfernung beträgt 176 Seemeilen. Wir werden bei einer Geschwindigkeit von 18,5 Knoten unser Ziel um 08:00h erreichen. Bis dahin werden wir bei Windstärke 3 und Seestärke 2 eine ruhige Nacht erleben. Wir wünschen Ihnen einen angenehmen Abend." Und dann erklang die Bordmelodie. So oder ähnlich. Auf der LIRICA drei Sirenentöne. Basta.

Gerade auf Seetagen sind Passagiere für Informationen empfänglich. Wir kannten es nicht anders, als daß – sobald ein Schiff in Sicht kam – von der Brücke informiert wurde über dessen Charakter, seine Größe, die Flagge und in welcher Entfernung es uns passierte. Hier? Nichts. Wiederum schade.

Allerdings gab es – das soll nicht unterschlagen werden – zweimal täglich Standarddurchsagen. Um 09:35h wurde von der Brücke ein guter Morgen gewünscht und mit kurzen nautischen Hinweisen abgeschlossen. Nachmittags gegen 16:00h erfolgte dann die Werbestunde für (s.o.)

### **o Remmidemmiabende**

Berichten können wir nicht über die nach der zweiten Dinner-Sitzung um 22:30h beginnenden 'Unterhaltungsabende' wie Ladies Night, Piratenabend, Crazy Night, Kostümfest, Misswahl, Misterwahl. Das war uns einfach zu spät. Und als Teilnehmer an der 2. Dinner-Sitzung fand man sowieso nur noch – wenn überhaupt - einen Platz in den hinteren Ecken. Daß wir nichts versäumt haben, konnten wir den Videos entnehmen, die im Bord-TV liefen. Eklig!

### - Rücksichtnahme

Was soll man davon halten, daß für die sonntägliche Hl. Messe, an der ca. 100 Passagiere teilnahmen, kein geschlossener Raum bereitgestellt wurde? Mitten im Schiff, in einer der Lounges, mußte das Meßopfer gefeiert werden. Bei regem Durchgangsverkehr an beiden Seiten und bei laufendem Barbetrieb. Wobei es ein paar Provokateure wohl spaßig fanden, sich lautstark über ihre Tagespläne zu unterhalten. Schiffsleitung, Cruise Direktorin? Fehlanzeige.



### - Sicherheitsmaßnahmen "Security"

Sicherheitsmaßnahmen müssen wohl sein. Weshalb sollten Schiffe nicht ebenso gefährdet sein wie Flugzeuge? Also begegnet man der gesamten Sicherheitsmaßnahmenpalette, so, wie man sie von Flughäfen kennt.

Beim Einschiffen wird ein Portraitfoto erstellt, das gespeichert wird. Passagiere erhalten Plastikausweise mit Barcode. Bei jedem Ein- und Ausstieg werden die gespeicherten Daten abgeglichen. Zweifellos sind damit erhebliche Vorteile gegenüber früher verbunden, denn das System dient auch zur Kontrolle, ob alle Passagiere nach den Landgängen zurück an Bord sind.

Dann müssen die Passagiere die Sicherheitsschleuse passieren. Gürtel, Kameras, Geldbörsen, Einkaufstaschen, Handtaschen, Plastiktüten - alles läuft durch einen sog. Flughafenscanner. Und dann wird aussortiert: lokales Hochprozentiges genauso wie Wein oder Bier. "Bei der Ausschiffung wird Ihnen Ihr Eigentum zurückgegeben." Ob das rechtens ist? Prinzip: Wenn Alkohol konsumiert wird, dann der auf dem Schiff teuer verkaufte ...



Wir saßen nach der Einschiffung in unserer Kabine und warteten auf unseren zweiten Koffer. Statt dessen wurde ein Zettel unter der Tür durchgeschoben mit dem Hinweis, wir sollen uns an der Rezeption melden. "Begeben Sie sich zur Security. Ihr Koffer muß geöffnet werden. Unsere Leute haben wohl Alkohol oder Stichwaffen entdeckt." Da standen wir nun in einem schmuddeligen Maschinenraum und warteten, bis die halbe, vom Landgang zurückkehrende Schiffsbesatzung die Sicherheitsschleuse passiert hatte. Dann endlich wurde unser Koffer durch den Flughafenscanner geschickt, der Monitor kontrolliert und der Befehl gegeben "Open!" Gehorsam öffnen wir

den Koffer, worauf der Securitymann mit bloßen Händen beginnt, das Unterste nach Oben zu kehren. Natürlich findet er nichts, denn da gab's nichts zu finden. "You can go!". "Moment mal, mein Freund. Jetzt packen Sie das alles wieder so ein, wie Sie's eben vorgefunden haben." Von wegen. Er dachte nicht daran. Sein einziger Kommentar "I cannot." Daraufhin entstand eine ziemlich heftige, lautstarke Auseinandersetzung. Sehr zum Amusement der umstehenden asiatischen Seeleute.

Das – übrigens – war einer unserer allerersten Eindrücke. Ahoi!

### - Sonnen- und Pooldeck

Wie's dort wohl zugeht, wenn das Schiff mit 2.100 Passagieren voll belegt ist? Wenn es bei den aktuell 880 schon zu Engpässen kam?. Dabei lag es eigentlich nicht an zu wenig Platz oder zuwenig Liegestühlen.

Rund um den Pool fand zwischen 10:00h und 12:30h sowie 14:00h und 17:00 unter Anleitung von lauten, sehr lauten Vorturnern das tägliche Sportprogramm statt. Für die Kommandos und zur musikalischen Begleitung wurde jeden Morgen ein Monstrum von Verstärker rangekarrt. Und jedes Mal begann eine Massenflucht. Da aber die Sonne fast senkrecht am Himmel stand und es außer auf dem Pooldeck keine schattigen Plätze gab, verzogen sich die Passagiere in Schiffsinne.



während der Kaffee- und Kuchenzeit am Nachmittag

## Und? Welche Schlußfolgerungen ziehen wir daraus?

### Das Fazit

Nach all dem Gemähre und Geseiere über die schlechten Leistungen an Bord dieses MSC-Schiffes mag es verwundern, daß unser Fazit nicht einmal so schlecht ausfällt, wenn wir den Urlaubs- und Erholungswert der Kreuzfahrt in den Vordergrund unserer Bewertung stellen.

Trotz der gravierenden Mängel, Ungereimtheiten und Fehlleistungen vergessen wir nicht, wie wenig wir für die sechzehn Tage gezahlt haben. Was wir nebenher an Getränken im Restaurant und an der Bar konsumiert haben, dürfen wir der objektiven Bewertung zuliebe nicht einrechnen. Daß wir in St. Lucia, Malaga, Barcelona und Marseille mittags in vorher ausgesuchten Restaurants gegessen haben, entsprang unserer Neugier auf die Landes- bzw. Regionalküche<sup>1</sup>. Das hätten wir auch so gehandhabt, wenn wir Normalpreispassagiere gewesen wären.

Weiterhin ist uns sehr deutlich bewußt, daß unsere Erwartungen unrealistisch, weil "aus der Zeit gefallen" waren. Diese Kreuzfahrt sollte ja auch nur als Test dafür dienen, ob wir nach einem Vierteljahrhundert Abstinenz an unsere Begeisterung der 70er, 80er Jahre anknüpfen und dieselbe emotionale Bindung an die christliche Seefahrt aufbauen könnten wie damals.

Dieser Test ist – und insofern hat sich die Investition an Zeit und Geld alleweil gelohnt – positiv ausgegangen. Denn nun wissen wir, daß die heutige Kreuzfahrtwelt nicht mehr die unsrige ist. Auch in diesem Fall müssen wir die Lebensweisheit "Alles hät sing Zick"<sup>2</sup> akzeptieren.

Sicher geht es auf Schiffen von Hapag-Lloyd (und einiger weniger anderer) anders zu. Wahrscheinlich erlebt man dort noch den elitären Charme und die Eleganz der Kreuzfahrtära des vergangenen Jahrhunderts. Und wahrscheinlich ist bei anderen Reedereien manches besser, vergnüglicher, gepflegter als bei MSC.<sup>3</sup>

Wir werden es nicht erfahren. Denn – und das ist derzeit, eine knappe Woche nach Rückkehr Konsens – wir werden in naher Zukunft nicht mehr auf Kreuzfahrt gehen.

Es sei denn, uns kommt wieder so ein verlockendes Angebot unter ...

Friedrich J. Ortwein  
im März 2013

---

<sup>1</sup> Die Bewertung dieser Restaurants kann auf <http://www.ortwein-koeln.de> → "Essen & Trinken" nachgelesen werden

<sup>2</sup> Hans Knipp für die Bläck Fööss 1991

<sup>3</sup> Die Reedereibewertungstabelle auf <http://www.cruisecritic.com> läßt diesen Schluß zu



MSC LIRICA in Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)

Fremdbilder - Quellen

2 x Eugenio <http://www.simplonpc.co.uk>

2 x Columbus <http://www.ssmaritime.com/>

Atlantik-Karte <http://www.bing.com/maps>

