

"Leyendas del Mediterráneo" mit der *Empress* 4. – 13. Oktober 2014



Vorbemerkung

Für die hier beschriebene Reise mit der *Empress* entschieden wir uns unter anderem auch deswegen, weil wir bereits in 2010 mit Pullmantur unterwegs gewesen waren und damals auf der *Sovereign* eine schöne Reise erlebten. Vergleiche zwischen unseren damaligen und unseren aktuellen Erfahrungen sind daher einfach unvermeidbar. Wen deswegen der Bericht über die *Sovereign* interessiert, findet ihn ebenfalls auf unserer Homepage.

Die An- und Abreise, die Organisation

Für unsere zwanzigste Seereise übernahmen wir die Organisation von **An- und Abreise** wie gewohnt selbst und buchten den Flug von und nach Valencia bei Lufthansa, da wir Wert auf einen Direktflug legten.

Eine Entscheidung, die wir später bereuten: Aufgrund der Streiks der Piloten war erst einen Tag vor Abflug klar, dass der Flug überhaupt stattfinden würde. Nachdem wir bei drei von unseren vier letzten Lufthansa-Flügen ähn-



Landeanflug über dem Hafen von Valencia

liche Probleme hatten, stufen wir diese Gesellschaft als notorisch unzuverlässig ein und werden keine Neubuchungen bei Lufthansa mehr tätigen, sondern in Zukunft lieber Umsteigeverbindungen in Kauf nehmen.

Vom Flughafen zum Hafen nahmen wir ein Taxi, was anstandslos funktionierte – wir trafen gleichzeitig mit der *Empress* am Hafen ein. Mit Betreten des Terminals begannen allerdings erwartungsgemäß die Probleme. Da neben der *Empress* noch ein zweites Schiff, die *Grand Celebration* der spanischen Konkurrenzreederei Iberocrocieros im Hafen von Valencia lag, hatten sich im Terminal mehrere Schlangen gebildet. Mangels Personal und Ausschilderung wusste allerdings kein Mensch, welche Schlange für welches Schiff und für welche Funktion da war. Also stellten wir uns erst einmal in der vielversprechendsten Schlange an, wurden von dort an die Gepäckabgabe verwiesen (zufälligerweise sogar an die richtige), wo wir auch eine Einschiffungsnummer (die Nummer 1) erhielten. In der nächsten Schlange erfuhren wir dann, dass die Einschiffung der *Empress*-Passagiere erst in zwei Stunden beginnen würde. Na gut, wenn man zu früh da ist, muss man eben warten.

Hm... warten... aber wo? Im Terminal standen für mehrere hundert Passagiere der beiden Reedereien mal gerade 16 (in Worten: sech-

zehn) Sitzplätze zur Verfügung, abgesehen von einem kleinen, aber sehr schmierigen Café.

Also warteten wir eben draußen, vor dem Terminalgebäude, auf dem Bordstein sitzend. Eine erstklassige Einstimmung auf die Reise...

Als dann die **Einschiffung** begann, führte der Aufruf der Einschiffungsnummern 1 bis 3 zu einem riesigen Auflauf. Wie sich herausstellte, hatte Pullmantur nämlich nur die Nummern 1 bis 3 ausgegeben.

Ein wirklich guter Witz! Was haben wir gelacht...

Die eigentliche Einschiffung dauerte dann ca. 45 Minuten, was auf den ersten Blick als recht guter Wert bezeichnet werden kann. Wenn man aber berücksichtigt, dass in Valencia kein kompletter Passagierwechsel stattfand, sondern nur ca. 20 % der Passagiere einschifften, relativiert sich das gewaltig – und wir mussten feststellen, dass sich seit unserer *Sovereign*-Reise in Sachen Einschiffung keine wirkliche Verbesserung ergeben hat.

Als wir unsere Kabine erreichten, wartete dort angenehmerweise schon der erste unserer beiden Koffer auf uns. Der zweite kam gar nicht, ich fand ihn am späten Abend bei der Rezeption abgestellt, angeblich war der Kofferanhänger abgerissen worden. Nun ja, kann passieren.

Gespannt waren wir darauf, wie sich das **Verlassen des Schiffes für Gäste ohne gebuchten Landausflug** gestalten würde. Auf der *Sovereign* mussten wir uns vor vier Jahren in der Diskothek erst einen Ausschiffungsbuchstaben besorgen und auf dessen Aufruf warten, was entsetzlich umständlich und zeitaufwändig war.

Die gute Nachricht: Auf der *Empress* wurde dieses blödsinnige System nicht mehr angewandt.

Die schlechte Nachricht: Man hat ein noch viel blödsinnigeres System erfunden.

Auf der *Empress* wurden Gäste ohne gebuchten Landausflug nämlich nach den Nummern ihrer Rettungsstationen aufgerufen. Ist auf den ersten Blick ja schon clever: Diese Nummer ist auf der Bordkarte aufgedruckt, man spart sich also die Ausgabe und Verwaltung von Kärtchen.

Auf den zweiten Blick allerdings bedeutet es, dass immer dieselben Passagiere (die mit Kabinen vorne im Bug, nahe einer Rettungsstation mit einer niedrigen Nummer) praktisch sofort das Schiff verlassen durften, während die Passagiere mit Kabinen im Heck stets bis zuletzt warten mussten. Wir mit unserer Heckkabine waren der Rettungsstation 11 zugeteilt – und warteten daher stets eine, manchmal andert-halb Stunden, bis wir endlich an Land durften.

Toll gelöst, liebe Pullmänner. Richtig toll. Da kam Freude auf, insbesondere angesichts der sehr kurzen Liegezeiten (siehe hierzu unten die Ausführungen zur Route).

Unsere Anregung von 2010, einfach eine zweite Gangwaypforte zu öffnen, hat Pullmantur übrigens aufgegriffen, worauf wir sehr stolz sind; in den meisten Häfen gab es eine zweite Pforte.

Allerdings nur fürs Personal.

Dies führte nicht selten dazu, dass Besatzungsmitglieder mit Landgang bereits in den Hafenkneipen munter ihr erstes Bierchen kippten, bis wir überhaupt an Land kamen. OK, wir gönnen es ihnen.

Absolut außergewöhnlich gestaltete sich die **Ausschiffung**. Auf der *Empress* wird, wie auch schon auf der *Sovereign*, nicht nach Dringlichkeit der Weiterreise, sondern einfach nach Decks ausgeschifft. Hier waren wir ausnahmsweise dank einer Unterkunft auf einem der oberen Decks auf der Sonnenseite.

So – einmal tief Luft holen: Ausschiffungsbeginn um 13.30 Uhr... wir verließen das Schiff um 13.31 Uhr... nahmen unser Gepäck um 13.33

Uhr in Empfang... stiegen um 13.35 ins Taxi... checkten um 13.45 in unser Hotel in der Innenstadt von Valencia ein.

Und ausatmen.

Absolute Spitze, nicht wahr? Wobei wir leise anmerken müssen, dass diese Ausschiffung für uns eher den Charakter einer Flucht hatte; aber dazu im Fazit.

Zusammenfassend stellen wir im Kapitel Organisation fest, dass Pullmantur es immer noch nicht drauf hat, auch nur mittelgroße Menschenmengen zu steuern und angemessen vorzuplanen. Die Organisation auf der *Sovereign* nannten wir damals „grauenhaft“, und das gilt uneingeschränkt auch für die *Empress*.

Die Route

Hinter dem wie immer klangvollen Titel unserer Reise "Leyendas del Mediterráneo" versteckte sich im Grunde eine Kurzreise durch das westliche Mittelmeer. Wir liefen folgende Häfen an:

4. Oktober: Valencia

Da wir erst am Nachmittag an Bord gingen, ergab sich keine Gelegenheit mehr für einen Landgang. Dies war für uns auch nicht erforderlich, da wir ohnehin ein Nachprogramm für Valencia eingeplant hatten. Also packten wir in Ruhe unser Gepäck aus (soweit schon vorhanden) und unternahmen einen ersten, ausgiebigen Rundgang durch das Schiff.

5. Oktober: Palma de Mallorca

In Palma stand uns nur der Vormittag zur Verfügung. Die *Empress* legte ca. 6 km außerhalb der Stadt an, ein Shuttlebus wurde nicht zur



Verfügung gestellt.

Schwaches Bild, wir hätten ja auch gerne dafür gezahlt.

Daher entschieden wir uns, Karten für die Hop-On-Hop-Off-Busse zu lösen, die außerhalb des Hafengeländes hielten,

und ließen uns so zu einem Bummel in die Innenstadt fahren. Als Draufgabe gab es daher während der Rückfahrt noch eine recht interessante Rundfahrt durch die Stadt und ihre Außenbezirke, die allerdings durch einsetzenden Regen etwas an Reiz verlor.

6. Oktober: Ajaccio

Für Ajaccio hatte Pullmantur einen knappen Nachmittag eingeplant, wobei sich dieser Zeitraum aufgrund der Probleme mit der Ausschiffung für uns auf netto nur rund 3½ Stunden reduzierte. Gerade Zeit genug, um eine Rundfahrt mit einer Bimmelbahn zu unternehmen, unter anderem zum Napoleon-Denkmal (auf Napoleon ist man in der Stadt sehr stolz, ist er immerhin dort geboren) und an der Küste entlang bis zu den Iles Sanguinaires, eine Ajaccio



vorgelagerte Inselkette. Zum Abschluss hatten wir gerade noch genug Zeit, in aller Eile eine Flasche des bekannten, auf Korsika gebrauten Maronen-Biers zu kaufen, bevor wir zurück an Bord mussten. Für Ajaccio hätten wir uns viel mehr Zeit gewünscht – schade.

7. Oktober: Civitavecchia

Für Civitavecchia war seitens Pullmantur ein ganzer Tag vorgesehen, was allerdings etwas relativiert werden muss: Die *Empress* war morgens das letzte Schiff, das im Hafen einlief, und am Nachmittag das erste, das ihn wieder verließ, so dass auch hier die Zeit für einen Besuch Roms eher knapp war.

In Verbindung mit dem Zeitverlust des täglichen Ausschiffungsdebakels und unter Berücksichtigung des Umstandes, dass fünf weitere Schiffe im Hafen lagen und die Vorortzüge rappellvoll zu werden versprochen, verzichteten wir auf die Fahrt nach Rom und bummelten lieber in Ruhe und entspannt durch die Altstadt von Civitavecchia und entlang der Seepromenade. Und nach Rom, dahin kommen wir mit Sicherheit ohnehin wieder.



Forte Michelangelo am Hafeneingang

8. Oktober: Cagliari.

Die Ankunft in Cagliari war für 9.00 Uhr geplant, tatsächlich trafen wir aber erst um 10.00 Uhr ein. Eine Erklärung für die Verspätung wurde seitens der Schiffsführung nicht gegeben. Da wir wie üblich erst eine Stunde später von Bord gehen konnten, die Abfahrtszeit aber nicht

angepasst wurde, standen uns in Cagliari netto gerade mal zwei gute Stunden zur Verfügung –



Blick über den Hafen von Cagliari

und das ist eine echte Unverschämtheit, liebe Pullmänner. Für einen Stadtrundfahrt blieb keine Zeit, wir bummelten daher... nein, formulieren wir es so: Wir vertraten uns im hafennahen Altstadtviertel kurz die Beine.

9. Oktober: Seetag

10. Oktober: Malaga

Auch der Aufenthalt in Malaga beschränkte sich auf einen Vormittag, auch hier stand kein Shuttlebus zur Verfügung. In Malaga hatten wir die miese Behandlung durch Pullmantur so satt, dass wir darauf verzichteten, an Land zu gehen, zumal wir die Stadt bereits mehrfach besucht hatten.

Da in Malaga auch der größte Passagierwechsel stattfand, vermuten wir hierin auch den Hauptgrund, die Stadt überhaupt anzulaufen.

11. – 13. Oktober: Valencia

Da wir die Stadt noch nicht kannten, hatten wir zwei Tage Nachaufenthalt organisiert – eine Entscheidung, die sich auszahlte. Nach unserer Blitz-Ausschiffung checkten wir in unserem Hotel, dem SH Valencia Palace am Rande der historischen Altstadt ein und fanden ein sehr elegantes, großzügiges und uneingeschränkt empfehlenswertes Haus vor.

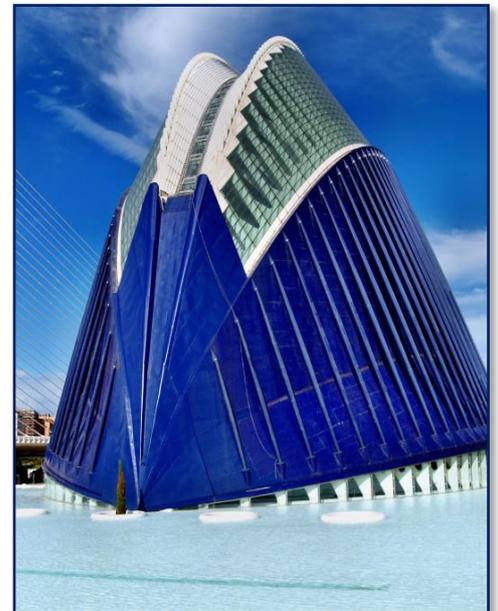


Torres de Seranos

Den Nachmittag des 11. Oktober, eines Samstags, nutzen wir für einen ausgiebigen Besuch der Kathedrale, die am Sonntag wegen der Gottesdienste nur schwer zu besichtigen ist.

Am Sonntag entschieden wir uns wiederum – mit etlichen Zwischenstops – für die Nutzung der Hop-On-Hop-Off-Busse, um uns einen Überblick über die Stadt zu verschaffen. Wir fanden in Valencia ein bezauberndes Nebeneinander von alten und neuen Elementen, von Parks und ein überwältigendes Angebot von Kultur- und Freizeiteinrichtungen vor und verliebten uns in diese großartige Stadt. Hier werden wir auf jeden Fall wieder herkommen – und dann für einen längeren Aufenthalt.

El Hemisférico



Zusammenfassend fanden wir die Route sehr interessant, müssen aber die Detail-Planung durch Pullmantur als Frechheit bezeichnen – ganz offensichtlich stand die Vorgabe, Hafengebühren zu sparen, an allererster Stelle der Prioritätenliste. Unsere Exkursionen besaßen daher, gerade auch in Verbindung mit der desaströsen Organisation, zeitweise eher den Charakter von Hofgängen in einem Zuchthaus. Unser selbstorganisiertes Nachprogramm, als Ausklang gedacht, wurde dadurch zum Höhepunkt unserer Reise.

Grundsätzlich hätten wir nichts dagegen, diese Route erneut zu be-
reisen – aber dann auf gar keinen Fall mehr mit Pullmantur.

Das Wetter, die Seebedingungen

Das **Wetter** während unserer Reise präsentierte sich außergewöhnlich ruhig und schön. Abgesehen vom verregneten Nachmittag auf Mallorca hatten wir durchgehend sonnigen bis leicht bedeckten Himmel und nur leichten Wind mit Temperaturen um die 25°C. An den beiden letzten Tagen in Valencia wurde sogar die 30°C-Marke erreicht (und am Sonntag gab es am späten Nachmittag ein Wärmege-
witter, das aber schnell wieder abzog). Mithin durften wir uns wäh-
rend unserer gesamten Reise über buchstäbliches Kaiserwetter freu-
en.

Die **Seebedingungen** waren entsprechend fast durchgehend ruhig; lediglich in der Nacht nach dem Ablegen in Palma de Mallorca gab es, vermutlich im Nachgang der Regenfront, verstärkten Seegang, der jedoch die Bezeichnung „schwer“ in keiner Weise verdiente.

Insgesamt hatten wir in Sachen Wetter ausgesprochenes Glück, immerhin hätte sich das Mittelmeer im Oktober durchaus auch von einer anderen Seite zeigen können.

Das Schiff

Die *Empress* ist mit einer Größe von ca. 48.500 BRZ und rd. 1850 Betten (beides Reederei-Angaben) nach heutigen Maßstäben als gerade noch mittelgroßes Schiff einzustufen.

In Auftrag gegeben wurde das Schiff unter dem Projektnamen *Future Seas* von der Reederei Admiral Cruises, die jedoch 1987, noch während der Bauzeit des Schiffes, von Royal Caribbean übernommen wurde. Sie wurde daher von Royal Caribbean fertig gestellt und von 1990 bis 2008 auch von Royal Caribbean betrieben, zuerst unter dem Namen *Nordic Empress*, ab 2004 unter dem Namen *Empress of the Seas*. 2008 wechselte sie, jetzt unter dem heutigen Namen, zu Pullmantur, der spanischen Tochter von Royal Caribbean.

Von **außen** betrachtet bietet die *Empress* das Bild eines klassischen Kreuzfahrtschiffes aus der Zeit, bevor Balkone für die breite Masse in Mode kamen; die wenigen Balkone auf Deck 9 sind unter dem vorspringenden Sonnendeck versteckt und prägen das Bild nicht. Mit langgestrecktem Bug, leicht geneigtem Schornstein und schräg abfallendem Heck wirkt die *Empress* durchaus schnittig und elegant, ein Eindruck der durch die Bemalung noch unterstützt wird: Der dunkelblaue Rumpf mit türkiser Bauchbinde und die weißen Aufbauten heben sich angenehm vom Einheitsbrei der rein-weißen Kreuzfahrtschiffe ab.

Lediglich zwei Elemente stören das angenehme Erscheinungsbild. Zum einen verfügt auch die *Empress* leider über die royal-caribbean-typische, nachträglich eingebaute Kletterwand am Heck, die in graubraun einfach nur vergammelt aussieht, zum anderen konnte man es sich nicht verkneifen, den Reederei-Namen in meterhohen Buchstaben auf den Rumpf zu pinseln. Ach Leute, betreibt ihr ein Kreuzfahrtschiff oder eine schwimmende Litfaßsäule?

Das **Innendesign** der *Empress*...

Stopp. Auszeit.

Hier können wir nicht so weitermachen wie von unseren bisherigen Reiseberichten gewohnt. Bevor wir uns dem Schiffsinernen widmen,

müssen wir erst einmal über zwei Faktoren sprechen, die bei einem Rundgang durch die *Empress* immer und überall präsent waren, den Gesamteindruck entscheidend prägten und die wir eigentlich nicht bei jedem Raum von neuem aufgreifen wollen. Also, bringen wir's hinter uns...

Wenn wir die beiden erwähnten Faktoren auf zwei einfache Wörter zuspitzen wollen, dann lauten diese beiden Wörter „Schrott“ und „Dreck“.

Zum Thema „Schrott“ ist festzustellen, dass wir die *Empress* in einem außerordentlich schlechten Erhaltungszustand vorfanden. Wir sind schon mehrfach mit älteren Schiffen gefahren und stören uns nicht an verkratzten Kanten, abgegriffenen Textilien und ähnlichen Alterserscheinungen. Bei der *Empress* kann man aber nicht mehr über normale Alterung sprechen. Hier handelt es sich um Vernachlässigung.

Um einfach einige beliebige Beispiele herauszugreifen:

- Praktisch überall fanden wir Möbel, die einfach defekt waren, sowie Mobiliar das man bestenfalls provisorisch und billig „repariert“ hatte (z.B. waren gesprungene Glastischchen mit Isolierband geklebt oder die Glasplatte gegen ein Sperrholzbrett ausgetauscht).
- Wo Mobiliar tatsächlich ersetzt worden, war der Ersatz unpassend, stillos und billig, wie z.B. im Buffetrestaurant (siehe unten).
- Einer der Aufzüge wies derart verbeulte Wände, weghängende Bleche und Risse in der Verkleidung auf, dass wir uns fast sicher sind, dass hier irgendwann einmal eine Bombe detonierte.
- Eine sehr hübsche Anordnung von Becken im Atrium, in denen sich ursprünglich einmal Wasserkaskaden von Deck 10 bis auf Deck 8 ergossen, war stillgelegt. Die Öffnungen waren teilweise

grob mit Blechen zugeschweißt. Zur Tarnung hatte man einfach lieblos zwei Kübel mit verstaubtem Plastik-Gras in die Becken gestellt.

- Ein Glasaufzug am achteren Treppenhause war ebenfalls stillgelegt; zur „Zierde“ stand auch hier ein Kübel mit einer falschen Strelitzie in der Kabine, deren Plastikblätter und -blüten bereits schon zerbröselten.
- Nach der unruhigen See hingen in manchen Bereichen Deckenpaneele herab; die „Reparatur“ bestand darin, die Paneele einfach wieder so gut wie möglich an ihren Ort zu schieben, ohne sie zu befestigen, auf dass sie beim nächsten Seegang wieder herunterfallen.



Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen; Pullmantur setzt hier ganz klar und deutlich darauf, nur das Nötigste, aber auch nur das Allernötigste an Instandhaltung zu investieren – und manchmal nicht mal das.

Diese hoffnungslose Atmosphäre des Verfalls wurde durch mangelnde Hygiene (Stichwort: „Dreck“) noch verstärkt. Als erstes fiel uns praktisch sofort auf, dass so gut wie alle Oberflächen – Tische, Handläufe, Türklinken – fürchterlich und unappetitlich klebten. Als Ursache machten wir schnell die Art und Weise der Reinigung aus, die auf der *Empress* praktiziert wird. Wasser ist dazu nämlich völlig out, stattdessen sind alle Reinigungskräfte mit kleinen Sprühflaschen mit einem Reinigungsmittel und mit gelben Schwammtüchern, wie man sie auch im Privathaushalt verwendet, bewaffnet.

Ein Sprühstoß aufs Schwammtuch... ein schneller Wisch über die Oberfläche... und das war's.

Zumindest oberflächlich sauber. Dass das Reinigungsmittel einen klebrigen Rückstand hinterlässt und den Schmutz nur noch mehr festhält, störte niemanden. Wir fragten uns, wie wohl die gelben

Schwammtücher selbst gereinigt werden und kamen zu dem Schluss, dass das gar nicht passiert. Wir beobachteten jedenfalls mehrfach, wie die Schwammtücher zusammen mit den Sprühflaschen nach getaner Arbeit einfach verstaut wurden. Und als wir einmal sahen, dass auch die Böden der öffentlichen Toiletten auf diese Art „gereinigt“ werden, wollten wir die Einzelheiten gar nicht mehr erfahren. Der Mensch muss schließlich nicht alles wissen.

Neben dieser ziemlich unorthodoxen Reinigungsmethode gab es aber auch noch viele andere Hygienemängel. Auch hier eine kleine Auswahl:

- Die Hartholzböden und Fliesen im Büffetrestaurant wurden nur gekehrt, nicht gewischt und schon gar nicht geschrubbt und waren förmlich mit Fett imprägniert.
- An vielen Sockelleisten und Tischbeinen fanden sich in Bodennähe jahresringähnliche, schwarze Schmutzablagerungen.
- In etlichen Bereichen zeigten Wände und zum Teil auch Fenster die eingetrockneten Laufspuren von Flüssigkeiten – wir wollen jetzt großzügig einfach mal annehmen, dass es sich nur um verschüttete Getränke und nichts Ekelhafteres handelte.
- Die auf die offenen Deckflächen führenden Türen waren von den Handabdrücken ganzer Passagiergenerationen fast blind.

Auch diese Liste ließe sich beliebig fortführen. Die *Empress* war damit das erste Schiff, auf dem wir uns nur unter größter Vorsicht bewegten. Möglichst wenig anfassen war hier die Devise.

Der gegenwärtige, beklagenswerte Zustand des Schiffes ist umso bedauerlicher, als schon der erste Rundgang auch etwas anderes zeigte, nämlich, dass die *Empress* früher einmal ein sehr charmantes und elegantes Schiff gewesen sein muss. Ihre Einrichtung und Aufteilung – und hier kehren wir jetzt zum Innendesign zurück – zeigt in kleinerem Maßstab viele Elemente der späteren Vision-Klasse von Royal Carib-

bean, die wir sehr schätzen, und einige, die den Vision-Schiffen durchaus gut zu Gesicht gestanden hätten. Vor allem die öffentlichen Bereiche sind ausgesprochen großzügig und weitläufig gestaltet, viel größer als für ein solches eher kleines Schiff zu erwarten.

Zentraler Raum und Mittelpunkt der *Empress* ist zweifellos das Atrium,



genannt **Centrum**. Es reicht von Deck 4 bis auf Deck 10 und beherbergt u.a. auf Deck 5 die Rezeption und das Landausflugsbüro sowie auf den oberen Decks die Bücherei, eine Spielecke und allgemein einige Sitzgruppen. Farblich dominieren Chrom, Messing und v.a. auf den Decks 5 und 6, die durch eine Freitreppe verbunden sind, ehemals weißer Marmor. Den schönsten Blick über diesen hohen, hellen Raum hat man natürlich

aus einem der beiden Glasaufzüge. Auch eine große Installation fehlt hier nicht; die Skulptur, die sicher nicht ganz zufällig an einen geschwungenen Schiffsbug erinnert, hat uns ganz gut gefallen.

Im Heck der *Empress* findet sich auf den Decks 4 und 5 ihr Hauptspeisesaal, das **Restaurant**

Miramar. Um eines gleich vorweg zu nehmen: Wir empfanden das Miramar schiffsarchitektonisch als eines der schönsten Restaurants, das wir bisher gesehen haben. Der größere



Teil des Raums auf Deck 4 wird auf drei Seiten auf Deck 5 von einem mehrfach geschwungenen Balkon flankiert. Die vierte Seite, das Heck, besteht aus einer Doppelreihe von großen, in stumpfem Winkel gegeneinander angeordneten Fenstern, die einen schönen Ausblick auf das Kielwasser bieten. Eingerichtet ist das Miramar mit Tischen in allen Größenordnungen und mit auf Chromgestellen (leider völlig verstaubt und blind) ruhenden Stühlen in dunkelblau und dunkelrot, die schon fast als Sessel durchgehen könnten.

Dass wir diesen schönen Saal nur wenig nutzten, lag u.a. auch daran, dass wir bei der Zuweisung der Sitzplätze Pech hatten: Wir saßen an einem Zweier-Tisch, der ganz klar nachträglich eingeschoben worden (sowohl der Tisch als auch die Stühle dürften früher einmal zum Büffetrestaurant gehört haben) und derart ungünstig zwischen einer Säule und einem Serviceplatz eingeklemmt war, dass die Servicekräfte ständig an uns hängen blieben und riesige Tablettts nicht selten nur Zentimeter über unseren Köpfen vorbei schwebten. Da machte leider auch die schönste Architektur keinen Spaß.

Im Bug auf Deck 5 und Deck 6 ist das Schiffstheater, der **Broadway**



Showroom untergebracht, wobei sich auf Deck 5 das Parkett, auf Deck 6 der Rang befindet. Der gesamte Raum ist in kräftigem Rot gehalten und weist keine theatertypischen Sitzreihen, sondern eine schöne Mischung aus Sitzbänken und

Sesseln mit Glastischchen auf. Beide Sitzgelegenheiten sind wegen der zu niedrigen Sitzlehnen nicht sehr bequem. Durch die beschrie-

bene Anordnung lassen sich außerdem bei weitem nicht so viele Gäste unterbringen wie bei einer herkömmlichen Konfiguration, und so war das Broadway schlicht und einfach zu klein.

Ebenfalls im Bug, allerdings auf Deck 10 befindet sich das zweite Restaurant der *Empress*, nämlich das **Buffet Panorama**, das diesen Namen durchaus zu Recht trägt, gewährt es doch durch große Glaswände eine schöne Aussicht zu beiden Seiten und über den Bug. Dieses Restaurant ist ein trauriges, aber eindringliches Beispiel für den Zustand des Schiffes. Von der Einrichtung des früheren Windjammer-Cafés sind nur noch einige Tische übrig, bestückt ist es mittlerweile



mit einfachsten Resopaltischen und mit Stühlen aus gebogenem Schichtholz mit dünnen Metallbeinchen. Einige der Stühle sind ungepols-

tert, einige weisen ein hauchdünnes Polster auf, wobei aber alle diese Polster so versifft sind, dass sich die ursprüngliche Farbe des Bezugs nicht mehr erkennen lässt. Insgesamt wirkt der ganze Raum schäbig, schäbig, schäbig und erinnert an die Kantine eines Industriebetriebs. Wir würden uns nicht wundern, wenn Pullmantur diese Einrichtung bei einer Konkursversteigerung billig gebraucht gekauft hätte.



Vor dem Panorama erstreckt sich der **Poolbereich** der *Empress*, der keinen eigenen Namen trägt. Der Poolbereich ist – neben dem Promenadendeck – der ein-



zige Bereich des Schiffes, der sich in einwandfreiem Erhaltungszustand befindet; wir vermuten, dass er im Rahmen der Renovierung im Jahr 2004 komplett und von Grund auf erneuert worden war. Um einen kleinen Pool, ein Kinderplanschbecken und einige Whirlpools in der Mitte gruppieren sich mehrere lange Reihen aus Liegestühlen (Metallgestell mit einem Geflecht aus breiten Kunststoffstreifen) an den Seiten. Da die *Empress* keine umlaufende Joggingbahn über dem Pooldeck besitzt, gibt es so gut wie keine Schattenplätze; die wenigen, schmalen Sonnensegel waren unzureichend. Aufgrund der Raucherpolitik (siehe unten) war der Poolbereich allerdings kaum nutzbar.

Von den Bars der *Empress* verdient vor allem unser persönliches Wasserloch Erwähnung, nämlich die **Rendez-Vous-Lounge**, gelegen auf Deck 6 im Heck. Eingerichtet mit großen und kleinen Sitzgruppen aus klassischen, bequemen Sesseln in hellbraun und rot-blau ist das Rendez-Vous der Raum, in dem sich



die frühere Eleganz des Schiffes am besten erahnen lässt. Leider wurde die Lounge gelegentlich auch für Krawall-Veranstaltungen genutzt, insbesondere für unsäglich, nein, unerträglich schlechte Karaoke-Vorführungen. Schade.

Die Weitläufigkeit der öffentlichen Bereiche fordert natürlich einen Preis, und zwar bei den Kabinen. Die Kabinen spiegeln den ursprünglichen Einsatzbereich des Schiffes (nämlich drei- und viertägige Kurzreisen in der Karibik) und die Royal-Caribbean-Philosophie der 80er Jahre (Passagiere geben in den Kabinen kein Geld aus) wider und sind vor allem eines: klein. Vor allem die Unterkünfte der unteren Kategorien sollten eigentlich gar nicht als Kabinen, sondern eher als Passagierschließfächer bezeichnet werden.

Unsere eigene **Kabine**, eine Junior-Suite auf Deck 8 mit Heckbalkon, erreichte mit weniger als 15 m² auch nur knapp die Größe einer modernen Standardka-



bine und war entsprechend eingerichtet: Ein Doppelbett (ziemlich durchgelegen, die Zierkissen vermutlich im Jahr 1990 zum letzten Mal gereinigt) mit

Nachttischchen (ohne Schubladen), ein Schminktisch mit Stuhl, ein Schrank mit zwei Türen und ein kleines Tischchen mit einem Drehsessel. Absolut faszinierend fanden wir das letzte Möbelstück, eine Schubladen-Kommode: Die unterste Schublade fehlte (die Öffnung war mit einem Sperrholzbrett vernagelt), bei der mittleren Schublade waren die Führungsschienen herausgerissen (sie ließ sich nur schwer öffnen und dann noch schwerer schließen), und bei der obersten

Schublade war der Boden durchgebrochen. Sagt mal, liebe Pullmantur-Leute, gibt es bei Euch in Madrid eigentlich auch Tage mit Sperrmüll-Abholung? Dann schaut Euch doch bei einer solchen Gelegenheit mal um, Ihr werdet sicher einen angemessenen Ersatz für unsere Kommode finden. Dass der ohnehin knappe Stauraum unter diesen Umständen für zwei Personen und eine Woche definitiv zu knapp war, bedarf sicherlich keiner weiteren Erläuterung.

Ein weiteres Detail darf nicht unerwähnt bleiben, wirft er doch ein bezeichnendes Licht auf die Verhältnisse an Bord der *Empress*: Nämlich der Kabinenschmuck. Zur Verschönerung der Kabine hat Pullmantur eine Glasvase auf den Schminktisch gestellt, die eine Orchideenrispe enthält. Eine Orchidee aus Plastik. Und damit niemand dieses Kleinod stiehlt, hat man die Vase mit Heißkleber auf dem Schminktisch festgeklebt. Eine Maßnahme, für die wir sehr dankbar sind, wären wir uns sonst vielleicht ernsthaft versucht gewesen, die Kostbarkeit über Bord zu befördern...

Die Klimatisierung kann nur als völlig unzureichend bezeichnet werden. Selbst auf höchster Stufe war unsere Kabine immer zu warm, und darüber hinaus wurden wir großzügig mit allen möglichen Gerüchen, von Dieselöl über Küchenabluft bis hin zu Zigarrenqualm versorgt.

Unser Bad war, obwohl noch original eingerichtet, in einem überraschend guten Erhaltungszustand; wir fanden weder Rost noch Gammel. Dass wegen eines defekten Zuflussventils gelegentlich die Toilette überlief, war im Endeffekt nicht so schlimm wie es sich anhört, handelte es sich dabei ja nur um klares Wasser. Die Dusche lieferte einen kräftigen Strahl wirklichen heißen Wassers, und Pullmantur stellte für die Suite auch eine schöne Auswahl aus guten Körperpflegeprodukten zur Verfügung. Das Bad war allerdings sehr klein; vor allem unter der Dusche war häufiger Kontakt mit dem Duschvorhang und den Armaturen unvermeidbar.

Das absolute Highlight unserer Unterkunft war natürlich der Balkon, der sich über die gesamte Länge der Kabine erstreckt und fast so groß ist wie die Kabine selbst. Ausgestattet ist der Balkon mit zwei Liegestühlen (ähnliche wie am Pool) und einem Tischchen. Er hätte eigentlich unser persönlicher Rückzugsbereich werden sollen, wäre da nicht ein klitzekleiner Schönheitsfehler gewesen: Unser Balkon war nämlich schlicht unbenutzbar. Das Problem lag darin, dass das Heck und damit auch unser Balkon kontinuierlich vom Schweröl-Ruß aus dem Schornstein beregnet wurde; je nach Windrichtung und Maschinenleistung reichte dieser Regen von feinen, beinahe staubartigen Partikeln bis hin zu schwarzen Blizzards mit Flocken in der Größe von Sonderbriefmarken. Während unserer gesamten Reise verbrachten wir daher nur zweimal jeweils eine knappe Stunde auf dem Balkon, beide Male im Hafen und bei einer starken Brise, die über das Heck bugwärts wehte.



Liegestuhl am Einschiffungstag

Bevor wir es vergessen: Der einzige Hinweis auf die Renovierung im Jahr 2004 bestand in einem Flachbildschirm, der eine Sonderanfertigung sein muss; dass er genauso groß ist wie die Rußflocken auf dem Balkon, kann einfach kein Zufall sein. Dieser Bildschirm war auf der Sperrmüllkommode aufgestellt, was wir rührend finden, verleiht dieser Schritt dem traurigen Möbel doch zumindest noch ein Minimum an Daseinsberechtigung. Er war übrigens im Gegensatz zu den Plastikblumen nicht festgeklebt, was unserer Ansicht nach einen interessanten Einblick in die Prioritäten von Pullmantur bietet.

Als unangenehm empfanden wir die **Raucherpolitik** von Pullmantur. Zwar war das Rauchen im gesamten Schiffsinneren untersagt, auch in den Kabinen und auch den Balkonen, was ja gut gewesen wäre, hätte

man das Verbot auch durchgesetzt. Dafür durfte aber auf dem gesamten Promenadendeck, auf beiden Seiten, geraucht werden sowie auch in der Marina Bar am Pool – und da ja nicht genau definiert ist, wo diese Bar aufhört, okkupierten die Raucher neben dem Promenadendeck auch schnell das gesamte Pooldeck. Insgesamt gab es damit auf der *Empress* für uns keinerlei Rückzugsbereiche im Freien, und auch im Schiffsinnen konnte man dem Tabakqualm nicht immer entgehen. Ein unmögliches Arrangement und für sich allein genommen schon ein Grund, nicht mehr mit diesem Schiff zu fahren.

Die Verpflegung

Gehen wir die Sache genauso an wie das Thema Innendesign?
Erst mal die dominierenden Faktoren und dann die Einzelheiten?
Machen wir...

Zur Verpflegung ist im Vorfeld nämlich festzuhalten, dass sich Pullmantur in zwei Bereichen zur Speerspitze der kulinarischen Avantgarde entwickelt hat.

Der erste Bereich betrifft die Temperatur der Speisen. Hoffnungslos altmodisch wie wir sind, haben wir den Begriff „Kochen“ immer mit Hitze, mit Erwärmen und ähnlichem assoziiert. Überholt, völlig überholt. Auf der *Empress* war kalt angesagt. Egal ob Wurst oder Hühnersuppe, Butter oder Schweinebraten, Pizza oder Milch: Alles wies Zimmertemperatur auf. Selbst das heiße Wasser für den Tee war nicht wesentlich wärmer, man hätte sich problemlos die Hände damit waschen können. Ein Höhepunkt dieser Kochrichtung stellte hierbei ein Erbsen-Karotten-Bohnen-Gemüse dar, dass wir einmal zu essen versuchten: Die Bestandteile waren nämlich im Inneren noch gefroren.

Knackig frisch, wenn man so will.

Al dente á la Pullmantur.

Wir bedauern immer noch zutiefst, dass wir diese Experimentalküche irgendwie nicht so richtig zu schätzen wussten.

Der zweite Bereich, in dem Pullmantur ein regelrechter Durchbruch gelungen ist, betrifft den Geschmack der Verpflegung – bzw. dessen völlige Abwesenheit. Pullmantur oder seinen Convenience-Zulieferern ist es nämlich gelungen, absolut geschmacksfreies Essen zu entwickeln. Nur um das klar zu stellen: Wir sprechen nicht über zu schwache Würzung. Die Speisen waren gar nicht gewürzt, aber das ist hier nicht der Punkt. Wir sprechen darüber, dass es Pullmantur geschafft hat, jeglichen Eigengeschmack der Speisen zu beseitigen. Alles schmeckte gleich. Buchstäblich. Wir haben einmal in einem Selbstversuch Rettich-Salat und Hawaii-Pizza verglichen. War im Mund nicht mehr zu unterscheiden.

Das glauben Sie nicht, verehrte Leserin, lieber Leser? Dann sollten Sie ruhig mal mit Pullmantur reisen, es wird eine einzigartige kulinarische Erfahrung für Sie werden.

Mit – sagen wir mal: einem gewissen Restgeschmack erlebten wir lediglich zwei Speisen, nämlich die Kartoffeln und die Süßspeisen. Die Kartoffeln schmeckten modrig und nach Halde, die Süßspeisen waren – die Wunder hören niemals auf – tatsächlich süß. Wir sind aber sicher, dass Pullmantur schon mit Hochdruck daran arbeitet, auch noch geschmackfreien Zucker zu entwickeln.

So – und mit diesen beiden Faktoren im Hinterkopf gehen wir ein wenig ins Detail.

Das **Frühstück** nahmen wir regelmäßig im Büffetrestaurant ein und trafen auf ein ausgesprochen karges Angebot. Es gab im Grunde nur zwei Wurstsorten, eine davon eine Mortadella, die ab dem dritten Tag der Reise grau aussah und sich an den Rändern vertrocknet kräu-

selte, sowie zwei Sorten billigen Schnittkäse. An „warmen“ Speisen standen vorgebratene Omelette (ebenfalls grau) sowie Rührei zur Verfügung, das zwar frisch war, aber im Grunde nur tarnen sollte, dass darin die Reste der Vortage großzügig als Topping recycelt worden waren. Außerdem wurden ziemlich unappetitliche Hackfleischklößchen und Haferschleim angeboten.

Die Brötchen waren vertrocknet, lediglich ein „bayerisches Bauernbrot“ (das uns immer amüsierte, bei uns wäre es locker als französisches Baguette durchgegangen) war zuerst recht gut, später aber auch alt und vertrocknet; als länger haltbar erwies sich ein Vollkornbrot, das Pullmantur in mehr als drei Zentimeter dicken Klötzen servierte. Butter war nach den ersten Tagen der Reise nicht mehr verfügbar.

Mein Versuch, wenigstens auf ein Marmeladenbrot auszuweichen, scheiterte ebenfalls grandios. Im Angebot waren zwei Marmeladensorten, nämlich eine zuckerreduzierte und eine Diät-Sorte. Beide Sorten erwiesen sich beim Öffnen der Packungen als grauer und, Sie werden es beim Wort „zuckerreduziert“ bereits geahnt haben, praktisch geschmackfreier Schleim.

Der Kaffee war ungenießbar bitter (ups, doch noch ein Nahrungsmittel mit Eigengeschmack), Tee ließ sich im kalten Wasser nicht zubereiten, und so bestand unser Frühstück meist aus trockenem Brot und Orangensaft.

Positiv ist anzumerken, dass die Präsentation im Büffet durchgehend sehr schön war und man auf die sonst üblichen, kantinenartigen Wärmewannen verzichtet. Wobei Wärmewannen ja auch wirklich nicht notwendig waren...

Auch zum **Mittagessen**, zu dem wir meist nur eine Kleinigkeit essen, hielten wir uns ans Büffet und kamen zum gleichen Ergebnis wie beim Frühstück: karg.

Es gab regelmäßig Huhn, Rindfleisch und Schweinefleisch, jeden Tag gleich, lediglich mit einer anderen Fertigsoße aus dem 10-l-Eimer übergossen und mit einem neuen Fantasienamen versehen. Als Beilagen wurden die bereits erwähnten Kartoffeln und/oder das bereits erwähnte Tiefkühlgemüse gereicht, auch hier jeden Tag unverändert. Alternativ gab es Nudeln, abwechselnd mit einer hellen und einer roten Soße, sowie einige Salate. Das war´s.

Das **Dinner** nahmen wir an einigen Abenden im Hauptspeisesaal ein, an einigen Tagen im Büffet.

Am Büffet wurde abends genau das gleiche geboten wie am Mittag; der einzige Unterschied zum Mittagessen lag darin, dass das Essen am Abend, soweit überhaupt möglich, noch ein bisschen kälter bzw. das Gemüse endgültig aufgetaut war.

Die Auswahl im Hauptspeisesaal war gegenüber dem Büffet etwas erweitert, die Qualität aber auf genau dem gleichen, miesen Niveau, allerdings mit netteren Namen. So hatten wir z.B. einmal ein „in Olivenöl pochiertes Kabeljau-Filet“, bei dem es sich ganz klar nicht um Filet, sondern um die fettigen, grätigen Bauchlappen handelte und das noch nicht einmal in die Nähe von Olivenöl gewesen war. Gut, immerhin war es Kabeljau.

Im Hauptspeisesaal standen übrigens Tigershrimps, Hummer und Steaks auf der Karte, jeweils gegen einen Aufpreis von 20 € (!) pro Portion. Nachdem einmal ein Teller mit drei kleinen Shrimps an uns vorbeigeschwebt war, verzichteten wir auf einen Selbstversuch.

Auch das asiatische **Zuzahlrestaurant** der *Empress*, das Restaurant Wu, probierten wir nicht aus. Sorry Leute, aber angesichts der „normalen“ Verpflegung wollten wir das Risiko, für schlechtes Essen noch mehr Geld zu versenken, nun wirklich nicht eingehen.

Der **Kabinenservice** war auf der *Empress* ebenfalls keine Option. Er war nämlich kostenpflichtig, und das richtig saftig. Pullmantur erhob nämlich für den Kabinenservice keine Servicepauschale, was ja noch akzeptabel gewesen wäre, sondern berechnete jedes Gericht einzeln, zu zwar zu Gastronomie-Preisen. Sorry zum Zweiten, aber eine Brühwürfelsuppe (billigstes Gericht auf der Karte) für vier Euro mussten wir uns nicht auch noch antun.

Können wir über die Verpflegung auf der *Empress* auch etwas Gutes berichten?

Hm. Mal nachdenken...

Formulieren wir es so: Wir nahmen in der Woche der Reise zwar gute drei Kilogramm ab (jeder, nicht zusammen), aber wir mussten immerhin auch nicht verhungern.

Als positiv zu erwähnen ist das **All-Inclusive-Konzept** von Pullmantur, das auch auf der *Empress* Anwendung fand. Im Reisepreis waren alle offenen Softdrinks inkludiert, dazu drei Weine (ein schlechter Weiß-, ein genießbarer Rose- und ein ordentlicher Rotwein) sowie Bier (deutsche Billigstmarke) und eine Auswahl von einfacheren Spirituosen. Auch wenn die Auswahl gegenüber der *Sovereign* vor vier Jahren deutlich reduziert wurde (man wollte ein sog. „Premium-Paket“ verkaufen, das mehr und bessere Getränke beinhaltete), so war es doch ganz angenehm, einfach mal einen Brandy bestellen zu können, ohne über die Kosten nachdenken zu müssen.

Nicht mehr beinhaltet war das Wasser in Flaschen; der Preis dafür (1,25 € für eine 1,5-l-Flasche) war aber ausgesprochen günstig.

Das Personal, der Service

Während unserer Reise arbeiteten ca. 630 Besatzungsmitglieder aus dreißig verschiedenen Nationen an Bord der *Empress*. Die Führungskräfte kamen aus aller Welt, die Servicekräfte wegen der notwendigen Spanisch-Kenntnisse überwiegend aus Lateinamerika.

Der Service, den diese Kräfte boten, war sehr uneinheitlich. Wir trafen auf Mitarbeiter, die ausgesprochen freundlich, fröhlich und kompetent ihre Arbeit taten (wie z.B. der Techniker, der versuchte, unsere Toilette zu reparieren), wir trafen auf Mitarbeiter wie unsere Kellnerin im Speisesaal, die zwar freundlich, wenngleich eindeutig schlecht geschult einfach ihr Bestes gaben.

Wir lernten, vor allem im Büffetrestaurant, Mitarbeiter kennen, die sehr kompetent, aber geradezu grimmig-unfreundlich auftraten. Und es gab – hier sprechen wir u.a. über unsere Kabinenstewardess – auch etliche Mitarbeiter, die einfach Dienst nach Vorschrift schoben. Pullmantur ist es nicht gelungen, einen auch nur halbwegs einheitlichen Service-Standard auf der *Empress* zu erreichen, was wir manchmal einigermaßen irritierend fanden.

Alle Mitarbeiter sprachen fließend Spanisch, die meisten auch einige Brocken Englisch. Deutsch-Kenntnisse dürfen nicht erwarten werden.

Das Publikum

Während der unseres Aufenthalts auf der *Empress* war das Schiff nicht komplett ausgebucht; wie viele Gäste genau an Bord waren, ließ sich nicht feststellen, wir schätzen aber die Zahl der Mitreisenden auf 1200 bis 1300 Passagiere. Erwartungsgemäß stammte der bei weitem größte Anteil aus Spanien und Portugal, andere Nationen wa-

ren kaum vertreten. Wir trafen lediglich einige in Spanien lebende Briten; andere deutsche Gäste waren unseres Wissens nicht an Bord. Ein Durchschnittsalter anzugeben macht wenig Sinn, da es einerseits sehr viele junge Familien mit Kleinkindern gab, das jüngste erst wenige Wochen alt, und andererseits sehr viele ältere Gäste jenseits der sechzig. Das „Mittelfeld“ der Reisenden um die fünfzig fehlte fast völlig.

Auf der *Sovereign* hatten wir das Publikum als fröhlich und offen, wenn auch etwas laut beschrieben, und auch auf der *Empress* trafen wir auf solche Mitreisenden. Leider stellte diese Gruppe auf der *Empress* jedoch die Minderheit. Dominierend waren Mitreisende, die man leider als noch viel lauter, ungehobelt und aggressiv bezeichnen muss. So waren auf dem *Empress* bereits am frühen Nachmittag in den Bars die ersten Schnapsleichen zu besichtigen, es wurde grundsätzlich immer und überall gedrängelt, es wurde in den Restaurants gebrüllt und gegrölt, Rauchverbote wurden großzügig missachtet, und unser Balkon war nach kürzester Zeit nicht nur mit Rußflocken, sondern auch mit leeren Bierdosen, Plastikbechern und Zigarettenskippen übersät, die weiter oben einfach über die Reling entsorgt wurden.

Ein Schlüsselerlebnis war für uns, als wir zufällig einmal zur Rush-Hour ans Büffet gerieten: Wir wurden gestoßen und getreten, die Vorlegelöffel wurden uns aus den Händen gerissen, wir wurden mit Tomatensoße bekleckert (glücklicherweise kalt – da sieht man mal wieder, dass alles zu irgendetwas gut ist) und zum Schluss angegiftet, als wir uns an einen Sechsertisch mit noch vier freien Plätzen setzen wollten. Mir fehlten nach diesem Erlebnis erst mal die Worte, Helga bemerkte lapidar-nüchtern: „Wie die Schweine am Trog.“

Wissen Sie, lieber Leser, ich finde diesen Vergleich sehr, sehr hässlich. Aber leider auch sehr, sehr treffend.

Ich frage mich heute noch, warum sich die Meute derart auf den Schlangenfrazz stürzte – aber für jemanden, der drei Hauptgerichte, Nudeln, Salat und Kuchen auf einen Teller türmt und das Ganze mit Salat- und mit Tomatensoße übergießt, für den dürfte Geschmack ohnehin keine allzu große Rolle spielen...

Zum Thema „Kleidung am Gala-Abend“ – müssen wir dazu weitere Ausführungen machen? Nein? Dachte ich mir. Ist auch besser so...

Insgesamt empfanden wir das Publikum als ausgesprochen unangenehm und nervig, und wir mieden in der Folge alle Großveranstaltungen, u.a. auch den Kapitänsempfang.

Die Unterhaltung

Dieses Thema können wir kurz abhandeln – die Unterhaltung war eigentlich keiner Erwähnung wert.

Am Tag gab es fast ausschließlich Werbevorträge für Spa-Angebote. Am Abend besuchten wir nur eine Theatervorstellung, die wir aber unmittelbar nach dem Auftakt leicht betäubt wieder verließen, nämlich, als sich der durch die erste Druckwelle aus den Verstärkern aufgewirbelte Staub soweit gesetzt hatte, dass wir den Ausgang aus dem Theater gefahrlos finden konnten; auf weitere derartige Erfahrungen verzichteten wir.

Das Bordfernsehen auf unserem Briefmarken-Bildschirm umfasste erwartungsgemäß ausschließlich spanische und einige italienische Kanäle und einen britischen Nachrichtenkanal; vermisst haben wir wieder mal einen Musikkanal.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass man in Sachen Unterhaltung auf der *Empress* absoluter Selbstversorger sein muss.

Die Nebenkosten

Zu guter Letzt kommen wir zu einem Kapitel, das sehr erfreulich ist; dank des All-Inclusive-Konzepts hielten sich die Nebenkosten nämlich in einem sehr übersichtlichen Rahmen.

- Der größte Posten auf unserer Schlussrechnung war das Trinkgeld. Pullmantur berechnete pro Person und Woche 72 €, was wir nicht als übertrieben erachten. Angesichts der Inkonsistenz der Service-Leistungen sahen wir uns aber auch nicht veranlasst, mehr zu geben.
- Landausflüge wären, hätten wir welche gebucht, mit ca. 50 € pro Halbtagesausflug abgerechnet worden und halten sich damit im Branchendurchschnitt.
- Fotografien kosteten je nach Format ca. 6 – 8 € und waren damit eher billig; für Spätentschlossene wurde am letzten Tag sogar nochmals eine Sonderaktion (4 Bilder zum Preis von 3) gestartet.

Insgesamt alles sehr übersichtlich – so mag das der Kunde.

Unser Fazit

Wir verbrachten eine unerfreuliche und wenig erholsame Woche

- auf einem verwaorlosten Schiff,
- bei fast ungenießbarer Verpflegung,
- auf einer schönen, aber fehlgeplanten Route,
- zusammen mit nur schwer erträglichem Publikum.

Die niedrigen Nebenkosten retteten da nichts mehr. Wir räumen unumwunden ein, dass diese Reise unsere erste Kreuzfahrt war, die wir als völliges Fiasko abschreiben müssen. Zum ersten Mal waren wir froh, geradezu erleichtert, ein Schiff endlich, endlich verlassen zu dürfen. Das war wohl nichts, liebe Pullmänner!

Werden wir nochmals mit Pullmantur fahren? Eindeutig nein. In dieser Aussage schwingt ein klein wenig Bedauern mit, hat Pullmantur ja auf der *Sovereign* durchaus unter Beweis gestellt, dass man eine ordentliche Leistung liefern kann. Uns ist aber das Risiko, erneut einen Reifall zu erleben, einfach zu groß.

Können wir die *Empress* weiterempfehlen? Nun ja. Jedem, der eine masochistische Ader hat, jedem, der sinnlos Urlaubszeit und Geld verbrennen will, jedem, der einfach schnell ein paar Kilo abnehmen möchte, dem können wir das Schiff wärmstens ans Herz legen. Alle anderen dürften mühelos eine bessere Alternative finden können.