

Von Miami nach Barcelona („Colonial Crossing“) auf der *Marina*

28. März – 16. April 2011



Vorbemerkung

Unsere Reise auf der *Marina* bot uns einen besonderen Reiz und eine besondere Gelegenheit: Nämlich das Produkt mit unseren Erfahrungen auf der *Azamara Quest* zu vergleichen, was insofern sehr interessant war, als das Konzept von Azamara im Grunde genommen eine genaue Kopie des Oceania-Konzepts darstellt (was natürlich Azamara vehement bestreiten würde).

Da wir uns daher immer wieder auch auf unsere Eindrücke von der *Azamara Quest* beziehen, weise ich auf unseren Reisebericht über dieses Schiff hin, den Sie ebenfalls auf unserer Homepage (www.urlaub-auf-hoher-see.de) finden.

Die An- und Abreise, die Organisation

Für unsere Kreuzfahrt mit der laufenden Nummer 14 entschieden wir uns, die **An- und Abreise** selbst zu organisieren, nachdem seitens der Reederei Oceania Cruises (OC) für die wenigen deutschen Passagiere kein entsprechendes Paket angeboten worden war. Sowohl für den Flug nach Miami als auch für die Rückreise ab Barcelona bot airberlin günstige One-Way-Verbindungen ab/bis Düsseldorf an und brachte uns

schnell und so bequem, wie man das in der Economy erwarten kann, an unser jeweiliges Ziel.

Da wir uns gerade für die Hinreise Wert auf einen Sicherheitsspielraum für eventuelle Verspätungen legten, reisten wir bereits am 27. März nach Miami und verbrachten dort die Nacht vor der Einschiffung auf der *Marina* im



Airbus 330-200 am Flughafen Düsseldorf

Hotel *Days Inn Miami Airport North*, das sich nicht nur durch einen günstigen Preis auszeichnete, sondern zusätzlich auch einen Shuttle-Service



Days Inn Miami Airport North

vom Flughafen und am nächsten Tag zum Kreuzfahrthafen anbot (im Übernachtungspreis inbegriffen). Dem günstigen Preis entsprechend empfing uns ein sehr einfaches Haus, das seine besten Zeiten bereits hinter sich hat, das aber alles bot, was wir nach einem 10-Stunden-Flug wollten und brauchten: Eine warme Dusche, eine Gelegenheit, eine

Kleinigkeit zu essen und ein sauberes Bett.

Die **Einschiffung** auf der *Marina* erfolgte flott und ohne größere Verzögerungen. Wir trafen um 11.00 Uhr, praktisch mit Eröffnung der Check-In-Schalter am Terminal ein und wurden nach ca. vierzig Minuten Wartezeit abgefertigt, wobei der Check-In selbst nur wenige Minuten dauerte. Die Gründe für die Verzögerungen lagen zum einen in einer Besuchergruppe (Reisebüromitarbeiter), die das Schiff besichtigte, zum anderen darin, dass – mit fast britischem Klassenbewusstsein – zuerst die Passagiere der Suiten und Penthäuser und dann die Gäste des Concierge-Levels aufgerufen wurden, bevor die restlichen Passagiere (gewissermaßen die der dritten Klasse) an Bord durften.

Hier fiel uns zum ersten Mal ein recht deutlicher Unterschied zu unserer Reise auf der *Azamara Quest* auf: Während bei Azamara eine freundliche Begrüßung erfolgte, ein Glas Champagner gereicht und eine Aufbe-

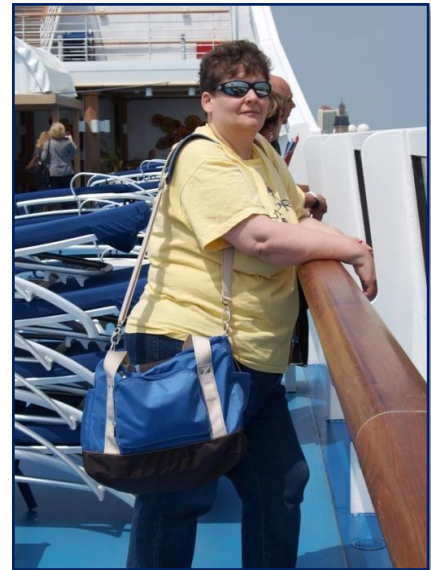
wahrung des Handgepäcks angeboten wurde, gab es auf der *Marina* schlicht und einfach – nichts.

Irgendwie ziemlich strümpfig, liebe OC-Leute.

Eher Standard- als De-Luxe-Segment.

Da auch die Kabinen zu diesem Zeitpunkt noch nicht bezugsfertig waren, zogen praktisch alle Gäste mit ihrem mehr oder weniger umfangreichen Handgepäck durch die Restaurants und über das Pooldeck, so dass das Schiff bisweilen eher an eine Bahnhofshalle als an ein Kreuzfahrtschiff der gehobenen Klasse erinnerte.

Und dass zuerst die Suiten, dann die Concierge-Kabinen und zum Schluss, erst eine halbe Stunde später die „normalen“ Kabinen (die der „Dritten Klasse“) freigegeben wurden, war dann eigentlich keine besondere Überraschung mehr.



erster Rundgang durch die Marina

Von den von OC angebotenen **Landausflügen** buchten wir aufgrund der übersteuerten Preise (siehe auch das Kapitel Nebenkosten) nur einen Halbtagesausflug und erlebten organisatorisch einen ziemlich Reinfall. Der Ausflugsbus entpuppte sich als normaler (und ziemlich unbequemer) Linienbus, als Führerin fungierte die FahrerIn (per Freisprecheinrichtung), der versprochene Ausflugsumfang wurde nicht eingehalten. Alles in allem war der Ausflug unterstes Niveau und mehr ein Ärgernis als eine Bereicherung der Reise.

Eine entsprechende Beschwerde meinerseits beim Landausflugsbüro wurde dort freundlich entgegen- und aufgenommen mit dem Versprechen, die Angelegenheit zu prüfen und auf uns zurückzukommen.

Danach geschah – Sie erraten es bereits – nichts.

In den Häfen, in denen ein **Shuttlebus** erforderlich bzw. sinnvoll war (in Savannah, Funchal und Malaga), wurden Pendelbusse mit einem engen Fahrplan durch OC organisiert und angeboten, und zwar – eine seltene Ausnahme in der heutigen Zeit – kostenfrei.

Toller Service.

Könnten sich andere Reedereien ein Beispiel nehmen.

Die **Ausschiffung** verlief wie gewohnt einwandfrei und flott anhand des üblichen Farb- bzw. Nummernsystems. Auffallend und nicht sehr angenehm war allerdings die recht unziemliche Hast, mit der die Ausschiffung durchgezogen wurde; wir mussten das Schiff um 8.30 Uhr verlassen und gehörten zu den letzten Ausschiffungsgruppen.

Begründet wurde das mit Anforderungen, die die spanischen Behörden gestellt hätten, was uns allerdings angesichts der Tatsache, dass auf der ebenfalls in Barcelona liegenden *Liberty of the Seas* ein Late-Check-Out am Nachmittag möglich war, nicht recht plausibel erscheint.

Zusammenfassend kann man OC daher bescheinigen, die organisatorischen Aspekte im Großen und Ganzen im Griff zu haben, auch wenn wir uns gelegentlich des Eindrucks nicht erwehren konnten, dass man auf der *Marina*, die ja doch erheblich größer ist als die bisher von OC verwendeten Schiffe, ziemlich an die Grenzen stößt.

Die Route

Unsere Reise mit dem Titel „Colonial Crossing“ gehört zu den Einführungsreisen der Marina (wir erhielten, sehr dekorativ, jeder eine Anstecknadel anlässlich dieses Ereignisses) und nahm folgenden Verlauf:

27. März: Anreise nach Miami, Vorübernachtung

28. März: Einschiffung auf der *Marina*.

Nachdem die Kabinen erst gegen 14.30 Uhr freigegeben wurden, verzichteten wir darauf, nochmals von Bord zu gehen und erkundeten lieber das Schiff und vor allem das Lunch-Büffet.

29. März: Seetag

30. März: Savannah, Georgia.



[Blick auf Miami](#)



Da die schöne, alte Südstaaten-Stadt mit ihren malerischen Parks sehr gut zu Fuß zu erkunden ist, verzichteten wir auf einen geführten Ausflug und bummelten durch die alten Alleen, die von schönen Herrenhäusern aus den Tagen gesäumt waren, als der amerikani-

[einer der vielen Parks von Savannah](#)

sche Süden noch von den großen Plantagen geprägt wurde.

Leider machte uns das Wetter einen gehörigen Strich durch die Rechnung: Es regnete, wie es im Englisch sehr bildhaft heißt, den ganzen Tag „cats and dogs“, so dass unser Spaziergang kürzer ausfiel als geplant; wenn man trotz Regenschutzes erst einmal bis auf die Haut nass ist, macht das Ganze keinen Spaß mehr.

Als Ausgleich entdeckten und besuchten wir eine bezaubernde Candy-Fabrik in Hafennähe, in der wir diverse, frisch hergestellte Naschereien probierten und auch einkauf-



Bonbon-Herstellung

31. März: Charleston, South Carolina.

Auch bei Charleston handelt es sich um eine der alten Südstaaten-

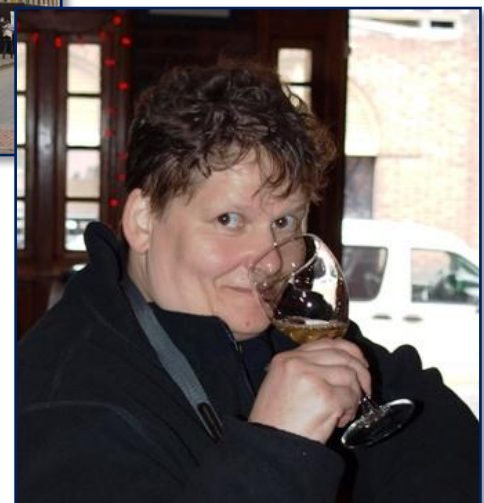


Museum der Konföderation

Städte, und auch hier unternahmen wir einen ausführlichen Spaziergang durch die Altstadt und durch die Markthallen. Wir entdeckten hier eine kleine, versteckte, aber entzückende

Galerie, in der wir entgegen jeder Planung sogar ein Bild erstanden. Außerdem nahmen wir in Hafennähe an einer Weinprobe mit Weinen aus örtlichen Gewächsen teil, eine eher interessante als schmackhafte Erfahrung.

Städte, und auch hier unternahmen wir einen ausführlichen Spaziergang durch die Altstadt und durch die Markthallen. Wir entdeckten hier eine kleine, versteckte, aber entzückende



1. April: Seetag

2. und 3. April: New York, New York.

Wir standen früh auf und verfolgten ab ca. 7.00 Uhr das Einlaufen in den Hafen, vorbei an Liberty Island mit der Freiheitsstatue, entlang der Südspitze von Manhattan den Hudson River hinauf und vorbei an der bereits gedockten *Norwegian Gem* zu unserem Liegeplatz an Pier 90.

Ein einmaliges Schauspiel, trotz des kalten Wetters.

Den ersten Tag in New York nutzten wir zum Besuch des Rockefeller Centers, das im 67. – 69. Stock zwar nicht höchsten Aussichtsterrassen New Yorks, dafür aber die mit der schönsten Aussicht bietet („On Top of the Rock“), außerdem besuchten wir die St.-Patricks-Kathedrale



Miss Liberty im ersten Morgenlicht und die berühmte Grand Central Station, wonach noch ein wenig Zeit für einen kleinen Einkaufsummel bei Macy's blieb. Am Abend, nach Einbruch der Dunkelheit



Blick vom Rockefeller-Center

unternahmen wir außerdem einen ausgiebigen Spaziergang vom Schiff zum Lichtermeer des Times Square.

Den zweiten Tag widmeten wir dem Besuch der *USS Intrepid*, ein Flugzeug-

Times Square bei Nacht



träger, der im New Yorker Hafen als Luft- und Schifffahrtsmuseum dient.



Concorde der British Airways

Wir besichtigten nicht nur den Flugzeugträger selbst, sondern auch viele interessante Kampfflugzeuge aus dem 20. Jahrhundert, konnten uns eines der letzten noch existierenden Exemplare des Überschallflugzeugs Concorde ansehen und zu guter Letzt auch noch die *USS Growler*, ein Raketen-U-Boot aus den 50er

Jahren erkunden, bevor es wiederum an der Freiheitsstatue vorbei wieder auf See hinaus ging.

4. April: Seetag

5. April: Hamilton, Bermudas.

Da in Hamilton ein zweitägiger Aufenthalt vorgesehen war, buchten wir für den ersten Tag einen Halbtagesausflug mit dem Titel „Quintessential of Bermuda & St. Hamilton“, um einen Überblick zu bekommen, und planten für den zweiten Tag Ausflüge auf eigene Faust.

Der geführte Ausflug muss leider als Reifall allererster Größenordnung bezeichnet werden. Der Bus (ein normaler Linienbus) war für längere Fahrten sehr unbequem, die Führerin, die gleichzeitig auch als Fahrerin fungierte, gab sich zwar große Mühe, hatte aber ganz klar keinerlei Ausbildung genossen und informierte uns über alle möglichen wichtigen wie unwichtigen Aspekte der Fahrt. So wurden wir – neben den Sehenswürdigkeiten – auch über die Eigentums-geschichte unbebauter Grundstücke, die Bestattungsriten und – kosten und alle möglichen Privatschulen informiert, außerdem über die Geschichte



der Müllverbrennungsanlage und der Müllkippe.

Als Höhepunkt war eine Stunde zur freien Verfügung in St. Georges versprochen worden, die uns allerdings nicht gewährt wurde, da der Bus angeblich dort nicht halten durfte. Stattdessen verbrachten wir die Zeit in einer recht heruntergekommen Eisdiele am Rande des Flughafens und durften der Landung eines US-Airlines-Airbusses beiwohnen. Schade für Zeit und Geld, kann man da nur sagen.

Auch die für den zweiten Tag geplante Erkundung fiel ins Wasser, da ein Sturm aufzog, der ein Auslaufen durch die gefährlichen Gewässer vor Hamilton unmöglich gemacht hätte, so dass die *Marina* bereits am Abend des ersten Tages die Bermudas wieder verließ. Schade, schade.

6. – 9. April: Seetage, Überquerung des Atlantiks

10. April: Ponta Delgado, Azoren.

Als Ausgleich für den ausgefallenen Tag in Hamilton machte die *Marina* einen außerplanmäßigen Abstecher zu den Azoren, eine sehr schöne Geste – man hätte ja auch einfach langsamer fahren und einen zusätzlichen Seetag einschieben können.

Obwohl wir uns auf diesen Hafen nicht vorbereitet hatten, verzichteten wir mit Blick auf unseren Reifall in Hamilton auf einen geführten Ausflug und zogen lieber auf eigene Faust los, um die alte, portugiesische Stadt mit ihren vielen Kirchen zu besichtigen.

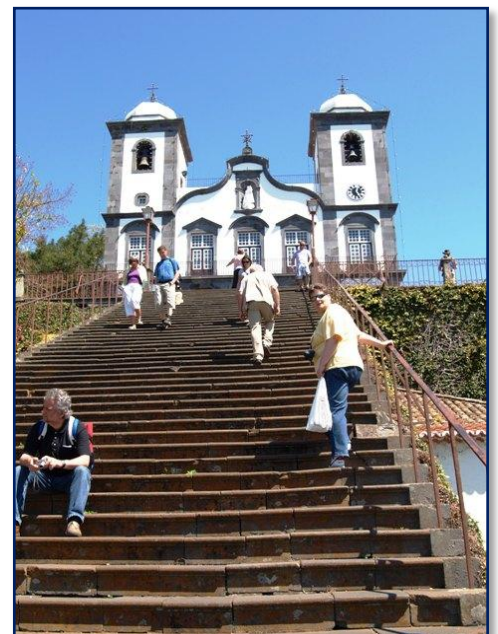


11. April: Seetag

12. April: Funchal, Madeira.



Da wir Funchal schon öfter besucht hatten, stattdessen wir zuerst unserem Weinhändler



einen Besuch ab, um wieder einmal die herrlichen Weine zu verkosten und unsere Vorräte zu ergänzen.

Außerdem fuhren wir mit der Seilbahn hoch nach Monte, besuchten das Grab des seligen Karls von Österreich und genossen den herrlichen Ausblick über die Stadt.

13. April: Seetag

14. April: Malaga, Spanien. Da wir auch Malaga schon recht kennen, beschränkten wir uns hier auf eine Besichtigung des Doms und nutzten danach die Zeit, bei einem Schoppen Wein das geschäftige Treiben zu beobachten.



Pieta im Dom von Malaga

15. April: Seetag

16. April: Barcelona.

Da wir bereits um 8.30 Uhr ausgeschifft wurden und unser Rückflug erst um 20.00 Uhr ging, nahmen wir ein Taxi zum Bahnhof Sants, wo wir unser Gepäck in der Gepäckaufbewahrung deponierten.



Anschließend nutzten wir die Hop-on-Hop-off-Busse für eine ausgiebige Stadtrundfahrt, während der wir vor allem bei der Sagrada Familia, dem herrlichen, leider unvollständigen Meisterwerks Gaudis Station machten, um die Kathedrale zumindest von außen ausgiebig zu besichtigen (für den Eintritt wäre eine Wartezeit von ca. drei Stunden nötig gewesen, was unseren Zeitrahmen gesprengt hätte).

Von Sants fuhren wir anschließend per Bahn zum Flughafen; beim Abflug erhaschten wir noch einen schönen Blick auf die hellbeleuchtete *Liberty of the Seas* auf hoher See, ein schö-

ner Abschluss dieser Reise.

Alles in allem war die Reise hochinteressant, abwechslungsreich und durch das gute Verhältnis von Anlaufhäfen und Seetagen sehr erholsam; wir hätten gegen eine Wiederholung nichts einzuwenden.

Das Wetter, die Seebedingungen

Das Wetter hielt auf dieser Reise eigentlich fast alles parat, was im Frühjahr denkbar ist: Die Temperaturen schwankten von fast 30°C in Miami bis zu gerade mal 2°C in New York, wir hatten von strahlendem Sonnenschein in Funchal, Malaga und New York bis hin zu Platzregen in Savannah ziemlich jede Witterung.

Während der Seetage blies überwiegend starker Wind, der trotz gelegentlichen Sonnenscheins (und erst recht bei Bewölkung) den Aufenthalt auf den offenen Deckflächen unangenehm machte, so dass wir das Pooldeck nur stundenweise nutzen konnten.

Entsprechend diesen Bedingungen war die **See** auf dem Atlantik insgesamt eher rau mit Wellenhöhen von ca. 4 – 5 Metern, erst im Mittelmeer, während der letzten Tage der Reise beruhigte sich die See.

Damit ist diese Route nichts für Sonnenanbeter; im Hinblick auf die Jahreszeit konnte man aber mit dem Wetter insgesamt zufrieden sein, passende Kleidung vorausgesetzt.

Das Schiff

Die *Marina* ist ein mittelgroßes, bei Fincantieri gebautes Schiff mit ca. 65000 BRZ für rund 1200 Passagiere und der erste von zwei Neubauten für Oceania Cruises, die das Kreuzfahrtgeschäft bisher mit drei gebrauchten und renovierten Schiffen der insolventen Reederei Renaissance Cruises betrieb. Sie wurde im Januar 2011 in Betrieb genommen; wir fuhren noch im Rahmen der Einführungsaison auf der fünften Reise des Schiffes mit.

Lassen wir uns doch einen Augenblick lang Zeit, stehen zu bleiben, um die *Marina* **von außen** zu betrachten: Wir sehen ein Schiff, das im Reigen der modernen Kreuzfahrtschiffe eine eher unauffällige Erscheinung bietet. Rein weiß gestrichen (lediglich die Rettungsboote vermitteln mit

ihren signalroten Verdecken einen kleinen Farblecks) wird ihr Bild geprägt von den langen Reihen von Balkonen an beiden Seiten, jede Reihe gegenüber der darunterliegenden ein klein wenig zurückversetzt.

Als einziges Charakteristikum fällt Ihnen sicherlich die Brücke auf, die etwas vorspringend und breiter als die umgebenden Decks wuchtig und markant das Vorschiff der *Marina* überblickt und ein klein bisschen so wirkt, als ob das Schiff kritisch die Augenbrauen zusammenziehen würde.

Insgesamt kann man die Versuche ihrer Konstrukteure, ein elegantes Schiff zu schaffen, nicht leugnen, auch wenn diese Versuche nur teilweise von Erfolg gekrönt sind.

Das Stichwort „Eleganz“ drängt sich aber förmlich auf, sobald wir das Innere des Schiffs betreten. Das **Innendesign** nimmt die Formen und Farben der bisherigen Schiffe von OC, die man am besten als englischen Landhausstil beschreiben könnte, auf und entwickelt sie unspektakulär, aber gefällig weiter. Dementsprechend dominieren auf der *Marina* dunkles Holz, zeitloses Mobiliar, schöne Kunstwerke und schöne Gläser.

Die für die Schiffsgröße relativ wenigen Passagiere verteilen sich gut, nirgends auf dem Schiff kommt auch nur der Eindruck von Enge oder gar Überfüllung auf. Einen Platz zu bekommen, war stets und in allen Bereichen, sei es im Theater oder auf dem Sonnendeck, kein Problem.

Gehen wir doch gemeinsam durch die wichtigsten öffentlichen Räume: Wir betreten das Schiff durch eine der Gangwaypforten auf Deck 5 oder Deck 6 und finden uns direkt im **Atrium** der *Marina*.



Das Atrium erstreckt sich über die gesamte Breite des Schiffes und über eine Höhe von zwei Decks, was im Vergleich zu manchen anderen modernen Schiffskonstruktionen eher niedrig ist. Trotzdem vermittelt es schon beim Betreten ein Gefühl von Weite und viel Platz, ein Gefühl, das für die *Marina* auch in anderen Bereichen charakteristisch ist.

Beherrscht wird das Atrium durch eine große, zweiflügelige Freitreppe, die die Decks 5 und 6 miteinander verbindet. Ausgestattet mit einem schmiedeeisernen, mit Lalique-Glas-Einsätzen verzierten Geländer ist sie der Blickfang schlechthin. Am Fuß der Treppe, gewissermaßen von bei-

den Flügeln der Treppe umarmt, steht ein großer Glastisch mit einer Glasvase, die zu Beginn der Reise mit einem herrlichen Orchideen-Strauß gefüllt war, der das Bild nicht nur optisch abrundete, sondern auch einen zarten, süßen Duft verströmte. Leider wurden die Blumen nicht mehr ersetzt, nachdem wir New York verlassen hatten und keine Besichtigungen durch Reisebüromitarbeiter mehr anstanden – ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Von der Treppe etwas in den Hintergrund gedrängt werden die beiden Glasaufzüge, deren Schächte ebenfalls Verzierungen von Lalique-Glas-Elementen tragen. Eigentlich sind diese Glasaufzüge ein überflüssiger Luxus, kann man doch aus ihnen nur auf insgesamt vier Decks (nämlich 5 und 6 sowie 12 und 14) einen Ausblick genießen.

Im Atrium untergebracht sind auf Deck 5 die Rezeption und das Landausflugsbüro (beide ein klein wenig versteckt im Schatten der großartigen Treppe), außerdem beherbergt es den Concierge-Desk und den Reservation-Desk, wo Reservierungen für die Spezialitätenrestaurants vorgenommen werden können.

Auf Deck 6 des Atriums befindet sich – nichts.

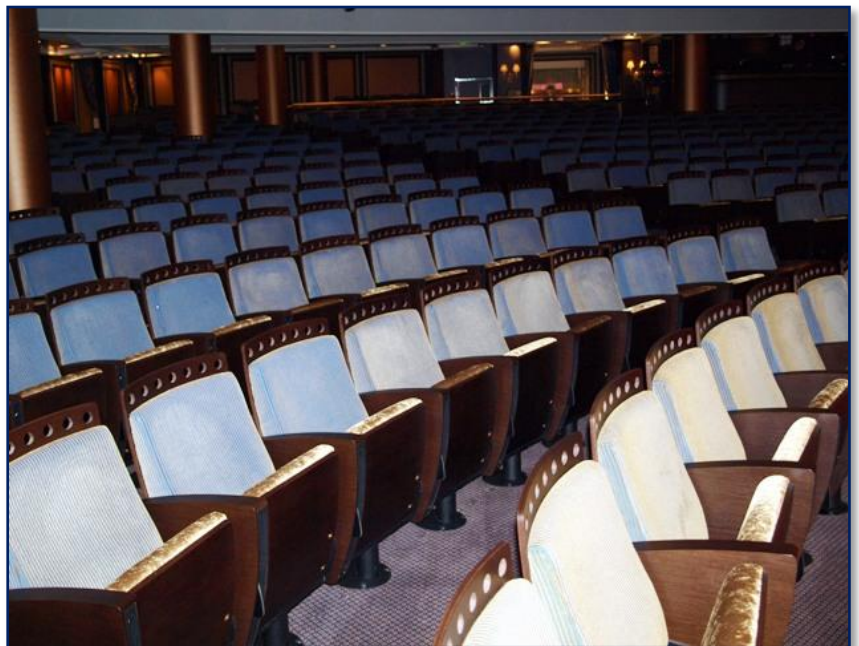
Nur ein umlaufender Gang.

Und natürlich der Zugang zur Bar *Martinis*.

Irgendwie schade; ein kleiner Vorsprung mit einer Sitzecke wäre hier sicherlich auch recht nett gewesen.

Das Atrium bietet auf Deck 5 außerdem Zugang zu einer weiteren, wichtigen Einrichtung: Nämlich zur **Marina-Lounge**, dem Schiffstheater.

Das Theater ist der einzige Raum auf der *Marina*, den wir einfach als langweilig empfanden: Er erstreckt sich von den Eingängen leicht abfallend bis zur Bühne und ist mit Klappsesseln in verschiedenen Brauntönen ausgestattet. Diese Sessel bieten zwar eine großzügige Beinfreiheit, sind aber relativ schmal gehalten und können in Sachen Bequemlichkeit nicht mit anderen Schif-



fen mithalten, auf denen wir bisher reisten. Obendrein versteckt sich das Tischchen für Getränke auch noch ausklappbar in den Armlehnen, was

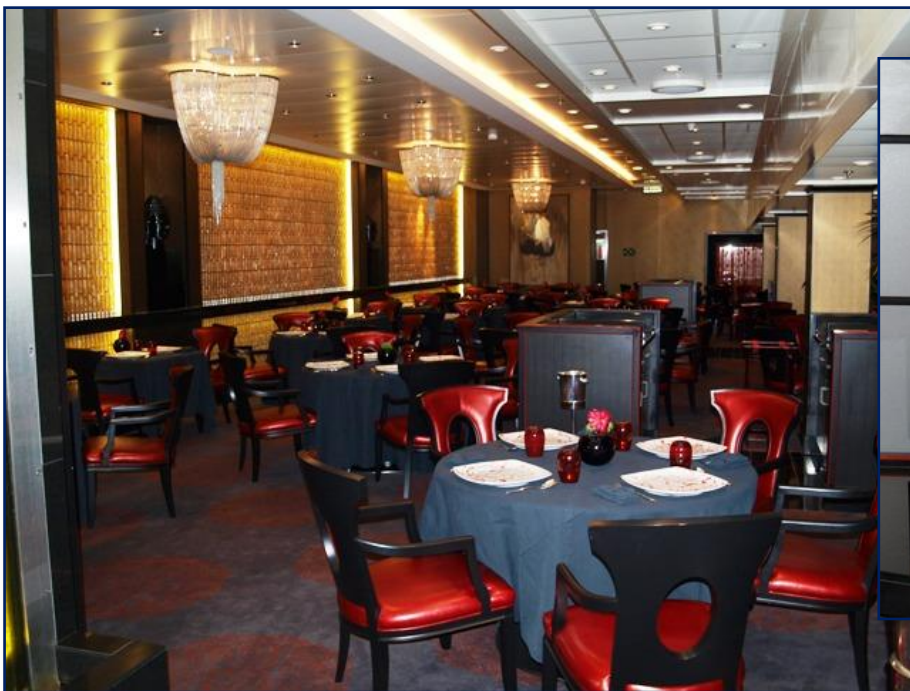
insgesamt unangenehme Erinnerungen an eine Flugreise weckte, und zwar in der Economy.

In XL-Seats, meinetwegen, aber trotzdem Economy.

Auch die technische Ausstattung der *Marina-Lounge* war eher einfach gehalten, wirklich große Production-Shows sind hier wohl nur schwer möglich.

Ebenfalls auf Deck 5 finden sich zwei der Spezialitätenrestaurants der *Marina*, nämlich das *Red Ginger* und das *Jacques*.

Das **Red Ginger** hat sich auf asiatische Küche spezialisiert und ist ganz in Schwarz und Rot



Red Ginger



gehalten.
Schwarz sind vor allem Tischwäsche

und Stühle, von den sich die roten Lederpolster leuchtend abheben.

Das **Jacques** ist dagegen das französische Restaurant. Es wirkt mit seiner weißen Einrichtung und seinen Spiegeln leicht und verspielt – wie die Küche eben, die hier serviert wird.

Steigen wir nun doch gemeinsam die große Freitreppe auf Deck 6 hinauf und wenden uns heckwärts.

Wir finden hier zwei Bars des Schiffes, nämlich die bereits erwähnte **Martinis-Bar** und die **Grand Bar**.

Martinis ist eine gemütliche Ansammlung verschiedener Sitzecken, überwiegend in Hellbraun und Beige gehalten, und wird durch einen großen Flügel beherrscht, auf dem man regelmäßig, leider auch bis spät in die Nacht (siehe unten unter Kabine) Live-Musik spielt.

Die *Grand Bar* stellt im Grund eine Verlängerung von *Martinis* auf der Backbordseite dar und ist mit verschiedenen Sitzgruppen, überwiegend in Beige und Rot, eingerichtet.



Grand Bar

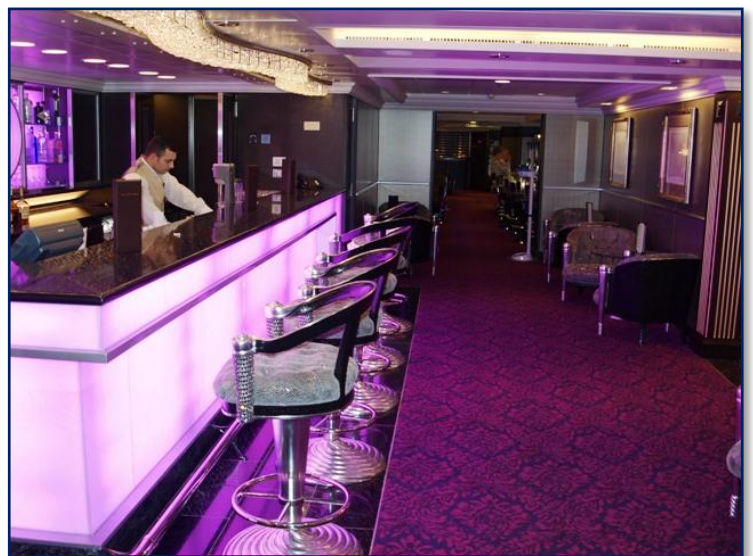
Für beide Bars gilt, dass die Sitzgruppen zwar hinreißend elegant aussehen, aber leider teilweise etwas unbequem sind, vor allem für längere Aufenthalte, insbesondere hinsichtlich zu weicher oder inexistenten Rückenlehnen. Gerade für Reisende mit Rückenproblemen

empfehlen wir daher, die roten Polsterstühle der Grand Bar den eleganten Sofas vorzuziehen; insgesamt wurde hier beim Entwurf das Design über die Funktion gestellt.

Auf der Steuerbordseite, durch die *Grand Bar* erreichbar, findet sich das **Casino** und die zugehörige **Casino-Bar**.

Das *Casino* ist gerade für ein amerikanisches Schiff sehr klein, und es wurde zumindest während unserer Reise auch nur wenig genutzt. Auch die *Casino-Bar* war schlecht besucht, nach unserer Auffassung war sie aufgrund der strahlenden, aber ausgesprochen kalten violetten Beleuchtung einfach ungemütlich, auch hier wurde wieder Design vor Funktion gestellt.

Für alle Bars gilt außerdem eins: Sie bieten keine Aussicht, trotz ihrer großen Fenster. Davor hängen nämlich die Rettungsboote.



Casino Bar

Hinter der *Grand Bar* betreten wir nun den Raum, der für uns der schönste auf dem Schiff war: Den **Grand Dining Room**, den Hauptspeisesaal der *Marina*.

Der *Grand Dining Room* ist insgesamt fast zwei Decks hoch und fällt vom Eingang in kleinen Terrassen zu den hohen Heckfenstern ab, die einen herrlichen Ausblick auf das Kielwasser des Schiffes bieten. Möbel und Dekoration sind in Weiß und Goldbraun gehalten und entwickeln die



Vorbilder der berühmten Ozean-Liner vom Beginn des 20. Jahrhunderts weiter; der erste Gedanke: „Das könnte so auch auf der *Olympic* oder *Titanic* gestanden haben!“ ist sicher nicht ganz unbeabsichtigt. Dieser Gedanke verstärkt sich noch, wenn man in den bequemen Ses-

seln Platz genommen hat und den Blick über seinen Tisch schweifen lässt: Dickes, schneeweißes Damast, edles Porzellan, massiv silberne Butter- und Zuckerdosen und Silberbesteck vermitteln den Eindruck gediegenen Luxus. Ergänzt wird dieser Eindruck durch einen riesigen Kristalllüster, der ringförmig die Mitte des Raumes krönt. Den *Grand Dining Room* zu betreten und in ihm zu speisen war für uns, unabhängig von den Mahlzeiten, immer ein Vergnügen.

So – lassen Sie uns einen der Aufzüge besteigen – ja, gerne einen der beiden Glasaufzüge – und uns zu den öffentlichen Bereichen auf den oberen Decks begeben.

Warum nicht zu den Decks 7 bis 11?

Weil es dort nur Kabinen gibt. Die Designer haben angenehmerweise die Unterkünfte und die öffentlichen Bereiche strikt getrennt, und unsere Kabine besuchen wir später.

Auf Deck 12 finden wir am Heck nämlich zunächst eine weitere wichtige Einrichtung: Das Büffetrestaurant der *Marina* mit dem Namen **Terrace Café**.

Das *Terrace Café* besteht aus verschiedenen Sitzgruppen, von kleinen Zweier- bis hin zu großen, runden Achter-Tischen, die alle um eine Gruppe von Ausgabetheken und –inseln angeordnet sind. Die Stühle, braunes Holz mit orange-braunen, zum Teppich passenden Polstern sind wie auch die Stühle in allen anderen Restaurants angenehmerweise mit Armlehnen ausgestattet. Die Tische werden tagsüber mit Ess-Sets eingedeckt, auf denen sich Besteck und Servierte befinden, abends tra-



Terrace Café ...

gen sie wie die Tische im *Grand Dining Room* auch Damast-Tischwäsche.

An der Rückseite des *Terrace Café* befindet sich eine Grillstation, an der es zu allen Mahlzeiten Grillgerichte, insbesondere Fleisch und Fisch gibt. Der Abschluss des Büffetrestaurants wird durch eine offene Galerie gebildet, auf der man seine

Mahlzeit im Freien einnehmen kann - passendes Wetter natürlich vorausgesetzt.

Der größte Unterschied, den wir zu allen bisherigen Büffetrestaurants bemerkten, lag an der Art der Ausgabe der Mahlzeiten. „Büffet“ bedeutet nämlich auf der Marina nicht wie gewohnt „Selbstbedienung“. Die Speisen werden auf Wunsch von hinter den Tresen



... mit Heck-Galerie

bereitstehenden Köchen vorgelegt und meist von Stewards zu den Tischen getragen. Eine außerordentlich geschickte und gute Einrichtung, von der sich auch Azamara noch etwas abschauen könnte. Diese Vorgehensweise verhinderte nicht nur, dass die Platten und Angebote verwüstet wurden, sondern gewährleistet auch hohe hygienische Standards.

Dass das im Büffetrestaurant verwendete Geschirr aus richtigem Porzellan und Glas bestand, bedarf angesichts der von OC gesetzten Standards keiner weiteren Erklärung.

Wenn wir das *Terrace Café* auf der Steuerbordseite verlassen und Richtung Bug gehen, passieren wir den **Waves Grill** –



gewissermaßen das Fast-Food-Restaurant des Schiffes. Vor der Ausgabetheke des Grills stehen wiederum etliche Sitzgruppen, diesmal aus Teakholz, das wohl erst in einigen

Jahren, wenn es von Wind und Wetter ausgebleicht ist, richtig schön aussehen wird.

Was der *Waves Grill* anbietet, wollen sie wissen?

Später...

Vor dem *Waves Grill* erstreckt sich jetzt das **Pool Deck**. In der Mitte befindet sich, wie sollte es anders sein, der Pool, ein mittelgroßes Schwimmbecken. Flankiert wird der Pool von zwei Whirlpools – zu klein

für ein solch großes Schiff – und als kleinen Blickfang hat man einen kleinen Springbrunnen am Kopf des Pools angelegt, der in der Nacht von eingebauten Lampen beleuchtet wird.



Zur Zeit läuft er nicht?

Na, dann hätten sie in Miami oder New York an Bord sein sollen, als die ganzen Reisebüromitarbeiter zur Besichtigung da waren!

Der Pool wird von mehreren Reihen Liegen und – als kleines Highlight – von großen, bequemen Korbbetten umgeben, beides mit dicken Auflagen. Die Liegen sind aus Aluminiumrohr und bei weitem nicht so elegant wie die Teakholzligen der *Azamara Quest*, aber dafür kann man sie leichter umdrehen, wenn man statt auf den Pool durch die bodenhohen Seitenfenster des Pool Decks aufs Meer sehen will. Mit gut höhenverstellbarem Rückenteil sind sie aber auch für längere Aufenthalte an Deck ausreichend bequem, und dank der auf Deck 14 befindlichen Jogging-Bahn gibt es sowohl im Schatten wie auch in der Sonne ausreichend Plätze.

Stichwort „Deck 14“: Ein Deck 13 gibt es auf der *Marina* nicht, eine in unseren Augen lächerliche Demonstration von Aberglauben. Wundern Sie sich also nicht, wenn wir jetzt über eine kurze Außentreppe scheinbar gleich zwei Decks überwinden, bevor wir über Deck 14 wieder nach achtern schlendern.

An Steuerbord passieren wir hier die **Bibliothek**. Kein großer Raum, sondern eher eine Flucht aus kleinen Nischen, wie sie sehen, die durch die verschiedenen Bücherregale gebildet werden und die gemütliche Ledersessel und -sitzecken beherbergen.

Gemütlich dann, wenn sie einen der Sessel ergattern, was an Seetagen mit schlechtem Wetter schwierig ist, denn die *Bibliothek* ist dann eindeutig zu klein.

Und leider auch etwas unpraktisch, denn die Regale sind leider nur schwer erreichbar, wenn die Sessel besetzt sind. Also besser eigene Lektüre nicht vergessen!



Hinter der *Bibliothek* finden wir zwei weitere Spezialitätenrestaurants, nämlich den *Polo Grill* – das Steakhaus – und das *Toscana*, das italienische Restaurant.

Der **Polo Grill** ist seinem Zweck entsprechend in braunem Leder gehalten,



Polo Grill

das **Toscana** unauffällig in Pastellfarben. Beide Restaurants bieten eine große Zahl von Zweier-Tischen, aber auch einige größere Tische für diejenigen, die eine größere Gesellschaft bevorzugen und dann auch mit einer schönen Aussicht über das Heck belohnt werden.

So – was haben wir jetzt vergessen?

Ja, klar: Das **Horizons**. Eine schöne Aussichtslounge auf Deck 15 vorne, die einen hervorragenden Überblick über den Bug des Schiffes zu bieten hat.

Das *Horizons* ist mit braunen-beigen Polstergruppen eingerichtet (bei

denen leider die Sessel zu niedrig für Tische sind) sowie mit grau-blauen, zum Teppichboden passenden Sitzecken und findet für verschiedene Anlässe Verwendung: Hier kann man ein spätes Frühstück einnehmen, wenn man zu lange geschlafen hat, hier finden elegante Nachmittag-Tees statt (mit eigens für



das *Horizons* angefertigtem, feinem Porzellan, dessen Dekor auf die Einrichtung abgestimmt ist), hier findet sich Raum für besondere Anlässe

(wie zum Beispiel das Treffen einzelner Nationen an Bord), hier wird am Abend Live-Musik geboten.

So – noch was vergessen, bevor wir uns unserer Kabine zuwenden?

Nein, das Wichtigste haben wir.

Doch was vergessen?

Sie vermissen ein Promenadendeck?

Wir auch. Wir schätzen den Platz unter den Rettungsbooten immer als Möglichkeit, sich fernab von allem Trubel zurückzuziehen oder auch mal ein paar Schritte direkt über dem Meer spazieren zu gehen.

Ein solches Promenadendeck gibt es aber leider auf der *Marina* nicht. Es wird nämlich nicht gebraucht, wie man uns bei der Rettungsübung erklärte. Im Notfall werden die Boote direkt bestiegen, noch während sie in ihren Klampen auf Deck 6 sitzen, und erst vollbesetzt ausgeschwenkt.

Ist angeblich sicherer.

Schade...

So – nun aber zu unserer Kabine.

Wir haben für unsere Reise eine **Kabine** der Kategorie C gebucht, also eine Außenkabine ohne Balkon in der Schiffsmitte auf Deck 7. Es emp-



fängt uns eine sehr große Kabine, die größte, die wir jemals hatten. Die Kabine ist wie der Rest der *Marina* überwiegend in dunklem Holz gehalten und wirkt ebenso wie der Rest sehr elegant.

Die Einrichtung umfasst branchenüblich ein

Doppelbett – sehr bequem, aber für unseren Geschmack etwas zu weich – einen großen Schrank mit Schiebetüren, einen Schminktisch mit Stuhl und Spiegel, ein großes Sofa und einen großen Glastisch. Vor dem Eingang zur Badezimmertür hängt etwas deplatziert ein bodenhoher Spiegel – den hätte ich mir eher in Richtung Kleiderschrank gewünscht.

Neben dem Schminktisch hängt ein riesiger, schwarzer Flachbildschirm, der leider für die Kabine eigentlich zu groß ist und sich aufgrund der

Größe nicht schwenken lässt, so dass man nur von der Sitzecke, nicht aber vom Bett aus gut sehen kann. Da wäre wohl weniger mehr gewesen...

Unsere Kabine wartet mit zwei Highlights auf: Zum einen das bodenhohle, vertikal geteilte Fenster. Wenn man die Vorhänge zurückzieht, hat man fast den Eindruck, direkt am Meer zu stehen.

Wieso man allerdings eine Brüstung vor das Fenster montiert hat, daran rätseln wir immer noch, denn öffnen kann man es leider nicht. Wieso eigentlich nicht? Wäre doch schön gewesen.

Das zweite Highlight ist unser Badezimmer.

Nein, Sie haben schon richtig gehört, ich sagte tatsächlich „Zimmer“.

Das Bad, in grauem Granit gefliest, enthält nämlich nicht nur Waschtisch und Dusche (mit Glastür, nicht mit Vorhang), wie man das im Allgemeinen bei Kreuzfahrtschiffen gewohnt ist. Auf der *Marina* enthält es noch eine richtige, große Badewanne. Ein echtes Stück Luxus, wenn man nach einem kalten Landausflug zurück kommt.



Was uns außerdem auffällt, wenn wir einen Augenblick lang durch die Kabine stöbern,

ist die Liebe zum Detail, mit denen der Innenarchitekt hier vorging.

Wir finden beispielsweise Schuladen, die sich langsam und gediegen selbst schließen, wenn man sie leicht anstupst.

Eine Schrankbeleuchtung, die sich von selbst anschaltet, wenn man den Schrank öffnet. Und sogar einen selbsttätig schließenden Toilettendeckel. Da hat sich jemand lange und intensiv Gedanken gemacht.

Die Klimaanlage arbeitet leise und zugfrei und lässt sich sehr gut regeln, ist allerdings an heißen Tagen überlastet, da sich dann die heiße Luft unter den überhängenden Balkonen auf Deck 8 staut und die großen Fenster wie ein Treibhaus wirken.

Hm – was sollte man sonst noch über die *Marina* wissen?

Ach ja: Die **Seeigenschaften**.

Ein kritischer Punkt.

Die *Marina* ist nämlich nervös, sehr nervös.

Dass ein Schiff auf dem Atlantik, noch dazu in schwerer See, rollt und stampft, das ist klar. Die *Marina* tat das aber recht heftig und dazu häufig noch in kleinen, unangenehmen Rucken, die einen die Bewegung sehr intensiv spüren ließ.

Eher ein Schönwetterschiff also, zumindest nach unserer Einschätzung.

Ansonsten – ja, noch ein Punkt: Die **Verarbeitung**.

Mit einem Wort: Miserabel.

Unsere Kabine ächzte, knackte und dröhnte von Verwindungen die ganze Reise lang, obwohl es gegen Ende hin etwas besser wurde – da war der Marmorwaschtisch im Bad durchgerissen, was wohl etwas die Spannung aus der Kabine nahm. Unsere Badezimmertür kreischte tagelang wie die Kerkertüre eines Spukschlusses (bis sich Technik ihrer erbarmte), und die Schiebetüren des Schrankes klapperten und ratterten, als ob sie sich losreißen wollten.

Dazu auch noch eine schlechte Geräuschisolierung: Wir hatten das Pech, genau über dem Flügel in der *Martinis*-Bar zu wohnen und konnten daher den Darbietungen des Pianisten immer folgen, ohne unser Bett zu verlassen. Sogar die Lautstärke ließ sich durch Öffnen bzw. Schließen der Schranktüren regulieren.

Bis zu einem gewissen Grad, versteht sich.

Auch die öffentlichen Räume und Einrichtungen waren nicht besser verarbeitet: Die Aufzüge quietschten und kreischten, einmal fiel für eine halbe Stunde der gesamte Schiffsantrieb aus, die Glaseinsätze in den Vitrinen des *Terrace Café* fielen heraus. Seitens der Besatzung waren die Worte „It’s an italien-made ship!“, verbunden mit einem Achselzucken, mehr als einmal Klage und Entschuldigung zugleich.

Erwähnenswert ist vielleicht noch, dass es auf der *Marina* keine Gala-Abende gibt, was wir angesichts der stilvollen Umgebung als Mangel empfanden. Die Kleidungsempfehlung lautete durchgehen „country-club-casual“, was recht breiten Interpretationsmöglichkeiten Spielraum bot; im Allgemeinen war die Garderobe aber durchgehend elegant-leger.

Die Verpflegung

Eines können wir diesem Kapitel gleich vorausschicken: Wir haben noch nie auf See so gut und so exquisit gespeist wie auf der *Marina*, auch nicht auf der *Azamara Quest* – die Verpflegung ist einfach umwerfend.

Für das **Frühstück** hielten wir uns überwiegend an das Büffetrestaurant *Terrace Café*, wo eine täglich gleiche, aber umfassende Auswahl an allem geboten wurde, was man zum Frühstück möchte. Dies umfasste neben allen möglichen Eierspeisen (unter anderem auch Egg Benedictine und frisch zubereitete Omelette mit Zutaten nach Wunsch) und Würstchen, Bacon etc. auch eine breite Palette an Wurst-, Käse- und Marmeladensorten, verschiedenen Brötchen- und Brotsorten sowie Süßgebäcke und Obst, und hier nicht nur Melone und Ananas, wie man das von

vielen anderen Reedereien gewohnt ist, sondern auch Äpfel, Birnen, Bananen und Mango sowie frische Erd-, Him- und Heidelbeeren, alles appetitlich angerichtet und in ausgesprochen hoher Qualität. Schon zum Frühstück musste man aufpassen, nicht zu viel zu essen.

Der Kaffee wurde am Tisch serviert und war für ein amerikanisches Kreuzfahrtschiff von sehr guter Qualität, außerdem wurden verschiedene (Beutel-)Tees sowie Espresso, Cappuccino und andere Kaffeespezialitäten gereicht.

Auch für das **Mittagessen** hielten wir uns – soweit wir überhaupt eines einnahmen – teilweise an das Büffetrestaurant und wurden hier ebenso wenig enttäuscht wie beim Frühstück: Serviert wurde eine täglich wechselnde Auswahl an Fleisch- und Fischgerichten, von solch ungewöhnlichen Gerichten wie Straußengulasch angefangen bis hin zu (für Amerikaner sicher auch ungewöhnlich) Wiener Schnitzel und „German Potato Salad“.

Gerade für den kleinen Hunger am frühen Nachmittag bevorzugten wir allerdings den *Waves Grill*, das bordeigene Schnellrestaurant. Wer bei diesem Wort allerdings an eine der üblichen Schnellimbissketten denkt, ist auf der *Marina* auf dem falschen Dampfer: Serviert wurden hier eine Reihe verschiedener Burger, frisch zubereitet nach Kundenwunsch aus wahlweise Black-Angus- oder Kobe-Rind. Ein wahrer Hochgenuss und das beste Beispiel, dass es einen riesigen Unterschied zwischen Fast Food und Junk Food gibt.

Einige Male besuchten wir auch den **Vier-Uhr-Tee** im *Horizons*, der allein aufgrund des Ambientes dieser Lounge eine sehr elegante Veranstaltung war. Von Stewards mit weißen Handschuhen wurden hier – je nach Wunsch – hervorragendes Gebäck oder gehaltvolle Sandwiches gereicht, zusammen mit Tee natürlich, wenn auch leider nur Beuteltee.

Ganz groß kam das Küchenpersonal allerdings zum **Dinner** in Fahrt. Wir nahmen unser Dinner einige Male im *Grand Dining Room*, wo wir gediegene und (mit einer einzigen, kleinen Ausnahme) auch sehr hochwertige und schön präsentierte Mahlzeiten erlebten.

Gleiches gilt auch für das *Terrace Café*, wo in zwangloser, aber trotzdem eleganter Atmosphäre eine ähnliche Auswahl wie zum Mittagessen bereitstand – plus zusätzlich einem Grill, der allabendlich unter anderem Hummer anbot, ein hinreißendes Sushi-Büffet, und eine exquisite Dessertabteilung.

An einem Abend speisten wir im *Toscana*, dem italienischen Spezialitätenrestaurant, wurden hier aber eher enttäuscht. Auch wenn hier die Qualität nicht schlecht war, so war sie aber nicht besser, eher etwas niedriger als in den anderen Restaurants an Bord der *Marina*.

Fast unübertrefflich war dagegen die Verpflegung im *Red Ginger*, dem asiatischen Restaurant. Scharf, dennoch fein abgewürzt, mit überraschenden Kombinationen (probieren Sie bei Gelegenheit unbedingt das Eis mit Pfeffer, Chili und Salz) und in schöner Umgebung war ein Dinner im *Red Ginger* ein Ereignis für sich, ein Ereignis, das wir glücklicherweise zwei Mal erleben konnten.

Jacques und den *Polo Grill* testeten wir nicht – wir sind weder große Freunde der französischen Küche, noch mögen wir Steaks besonders.

Besondere Erwähnung verdient auch der **Kabinenservice**, den wir einige Mal zum Mittagessen und je einmal zum Frühstück und zum Abendessen nutzten: Die Speisen werden hier genauso hochwertig und schmackhaft geliefert wie in den Restaurants, und das bei im Großen und Ganzen guter, wenn natürlich auch eingeschränkter Auswahl.

Ein Großereignis darf ebenfalls nicht vergessen werden: Der **Kaviar-Brunch**.



Er fand an einem der Seetage im *Grand Dining Room* statt und bot eine reiche Auswahl an kal-



ten und warmen Speisen, liebevoll als Büffet präsentiert. Inklusiva-Kaviar, stilecht mit fel serviert. Da lohnte auch den Sommelier und zur Feier des Tages ein Glas Champagner zu bestellen.



ve echtem Belu-einem Perlmutterlöf-es sich wirklich, herbeizuwinken

Haben wir auch **Kritik** an der Verpflegung?

Ja, es gibt ein paar Kleinigkeiten.

Aber wirklich nur Kleinigkeiten.

Die Speisen am Büffet und im Hauptspeisesaal könnten zum Beispiel etwas wärmer sein.

Und klare Suppen standen viel zu selten auf der Speisekarte, was wirklich schade war, denn die, die wir bekamen (meist über den Kabinenservice), waren hervorragend.

Außerdem war das Frühstücksangebot im Kabinenservice auf ein kontinentales Frühstück beschränkt; das kann Azamara besser.

Und es fehlten ein wenig die Großereignisse wie zum Beispiel ein Mitternachtsbüffet; der Kaviar-Brunch allein war für eine 19-tägige Reise für unseren Geschmack zu wenig.

Insgesamt bleibt aber festzuhalten: Wer auf der *Marina* nicht zunimmt, muss krank sein.

Schwer krank.

Im Kapitel „Verpflegung“ hängt man Azamara deutlich und locker ab.

Das Personal, der Service

Auf der Marina arbeiteten während unserer Reise für 1135 Gäste genau 791 Besatzungsmitglieder aus insgesamt fünfzig Nationen, was einem Verhältnis von rd. 1,6 Gäste pro Besatzungsmitglied entspricht. Die meisten der Servicekräfte stammten aus Südafrika und Südostasien, die Führungskräfte meist aus westlichen Nationen.

Diesem hohen Verhältnis entsprechend wurden wir auf der *Marina* regelrecht verwöhnt. Es gab praktisch keine Wartezeit in den Restaurants – spätestens, sobald man seinen Platz eingenommen hatte, war bereits ein Kellner da. In allen Restaurants, auch dem Büffetrestaurant, waren die Mitarbeiter trainiert, sich die Wünsche ihrer Gäste zu merken, um sie so bereits zu erfüllen, bevor man sie aussprechen konnte.

Das Personal der Rezeption ging auch auf ungewöhnliche Wünsche ein, und sei es, ein E-Book, dessen Ladegerät zu Hause vergessen war, einfach an einen eigenen Computer zu hängen.

Auf dem Pooldeck war stets ein Poolsteward zugegen, um einen mit Getränken zu versorgen, um leere Gläser wieder abzuservieren und sich auch ansonsten um das Wohlergehen der Gäste zu kümmern – ich erwachte einmal, als mich der Steward auf meinem Liegestuhl fürsorglich zudecken wollte.

Ich habe bisher noch keine Reise erlebt, auf der ich so oft „No, thank you, I´m fine!“ sagen musste.

Das Führungspersonal erlebten wir freundlich, aber distanziert. Als Gast wurde man begrüßt, näheren Kontakt gab es aber nicht. Vermutlich ist das Schiff für so etwas einfach schon zu groß.

Ein schwarzer Fleck auf der blütenreinen Weste war leider unsere Kabinenstewardess. Sie stellte sich während der gesamten Reise nicht vor, erledigte nur das Allernötigste, und auch das nur oberflächlich: Abgestaubt wurde nicht (was man, wie jede Hausfrau weiß, auf dunklem Holz ja besonders gut sieht), die Reinigung des Bades erstreckte sich häufig auf Entleerung des Abfalleimers und Austausch der Handtücher, so dass sich auf dem schönen Granitboden bereits Wasserränder gebildet hatten. In einer Schublade des Bades fanden wir eine Dose Gleitcreme eines Vorbewohners vor, und wir sind sicher, dass sie heute noch dort steht. Die Zierdecke des Bettes wurde am Abend des ersten Tages zusammengeklappt aufs Sofa geworfen – und blieb dort die restlichen drei Wochen. Apropos Bett: Unsere Bitte, das Doppelbett mit zwei getrennten Decken zu versorgen, stellte eine Herausforderung dar, die zu meistern geschlagene fünfzehn Tage dauerte.

Schade, schade.

Spiegelt aber auch ein Versagen der Führung wider: Wenn man bedenkt, dass die Haltegriffe im Bad noch die Klebespuren der Herstelleretiketten trugen, darf man getrost davon ausgehen, dass sich die Hausdame noch niemals in die Niederungen der dritten Klasse verirrt.

Das Publikum

Der Zielgruppe von OC entsprechend fanden wir überwiegend englischsprachige Mitreisende auf der Marina vor, Gäste aus den Vereinigten Staaten und Großbritannien stellten die größte Gruppe.

Daneben gab es Vertreter von rund zwei Dutzend anderen Nationen aus aller Welt. Deutsche Gäste waren knapp dreißig an Bord, von denen etwas mehr als zwanzig zum entsprechenden Treffen erschienen; ansonsten hätte man sich wahrscheinlich gar nicht gesehen. Erfreulicherweise lernten wir auch zwei Mitglieder des Forums kf-treffen.eu kennen; es ist immer nett, auch mal die Gesichter hinter den Beiträgen und Nicknames zu treffen.

Das Durchschnittsalter würden wir auf rund 65 Jahre schätzen, ein Großteil der amerikanischen Gäste war bereits im Pensionsalter. Kinder waren keine an Bord, mit Ausnahme der Tochter des Chef-Pâtissiers; eine Kinderbetreuung wird nicht angeboten.

Insgesamt empfanden wir das Publikum als angenehm und weltoffen und haben viele interessante Gespräche mit allen möglichen Gästen führen können. Auffällig war außerdem, dass es sich bei sehr vielen Gästen (nach unseren Schätzungen weit mehr als die Hälfte) um OC-Stammkunden handelte, die dieser Gesellschaft schon seit Jahren die Treue hielt.

Die Unterhaltung

Die Unterhaltung **tagsüber** war für unseren Geschmack eher dünn und wenig ansprechend. Geboten wurden neben den unvermeidlichen, halbherzigen Sprachkursen á la „Spanisch in 18 Tagen“ insbesondere Shuffelboard- und andere Sportturniere.

Positiv hervorzuheben sind allerdings die verschiedenen Vorträge von Gastlektoren (namentlich vor allem Dr. Ron Klein und Dr. Roger Cartwright) zu einer ganzen Reihe von Themen, angefangen bei der Geschichte der Anlaufhäfen, über historische und politische Themen bis hin zu tagesaktuellen Themen wie z.B. ein Vortrag über die *Titanic* anlässlich des 99. Jahrestages ihres Untergangs. Angenehmerweise wurden die Vorträge auch aufgezeichnet und auf einem der Kanäle des Bordfernsehens wiederholt, so dass man sie auch später noch sehen konnte.

Sehr schön waren auch die vier Kochvorführungen, deren Anzahl allein schon darauf hindeutet, welchen Stellenwert OC der Küche beimisst.

Geleitet vom Chefkoch von OC, Franck Garanger, handelte es sich



dabei nicht um dröge Vorführungen, sondern um witzige Kochshows voller

Selbstironie, die zu verfolgen ein Vergnügen war und die ohne weiteres



Fernsehreife besaßen. Eine Bitte allerdings, liebe OC-Leute: Gönn doch nicht nur Eurem *Corporate Executive Chef* Champagner. Bietet Euren Gästen auch welchen! Würde den Erfolg der Vorstellung sicher noch steigern.

Insgesamt wurden übrigens drei Wein- und Sektproben an Bord angeboten, an denen wir allerdings nicht teilnahmen; der Preis von 50 \$ pro Person erschien uns dafür als völlig unangemessen.

Die Unterhaltung am **Abend** würden wir als etwas wechselhaft einstufen. Während die achtköpfige Gesangs- und Tanzgruppe zusammen mit dem ebenfalls achtköpfigen Bordorchester (die „Mark Show Band – Eight musicians that sound like eighty!“) sehr gute und flotte Shows zeigten, waren die Gastkünstler, die wir sahen (ein Bühnenzauberer mit Tricks für 12-Jährige und Witzen für 80-Jährige sowie eine Pianistin, die als lebender Beweis dienen kann, dass Geschwindigkeit und Virtuosität verschiedene Sachen sind) eher schwach, und so konnte die Pianistin ihre Vorstellung letzten Endes nur dadurch retten, indem sie die Hymnen der verschiedenen Teilstreitkräfte der USA vortrug, was natürlich die zahlreichen Veteranen im Publikum begeisterte.

Der Pianist im *Martinis* bot dagegen eine recht ansprechende Leistung

(wenn er bloß nicht immer in unserem Schrank gespielt hätte), und ein hervorragendes Streichquartett (das „Marina String Quartett“), das täglich drei Vorstellungen in der *Grand Bar* gab, schaffte es regelmäßig, die Bar bis auf den



letzten Platz zu füllen.

Erwähnt muss auch das **Fernsehangebot**, das bei Azamara ja recht dürftig ausgefallen war. Bei OC konnte man hier wirklich nicht meckern, neben einer Reihe von Nachrichtenkanälen gab es nicht weniger als drei Spielfilmkanäle (mit mehr oder weniger aktuellen Filmen) und ein ganzes Dutzend an Radiokanälen. Allerdings wurde das gesamte Programm ausschließlich in englischer Sprache angeboten, auch in Europa wurden keine anderssprachigen Sendungen eingespielt.

Schlecht im Vergleich zu Azamara: Der Fernseher war nicht interaktiv, solche netten Sachen wie die Überwachung des Bordkontos oder die Bestellung des Kabinenservices war nicht möglich.

Eigentlich unverständlich für ein brandneues Schiff.

Gut dagegen: Im Fernseher ist ein DVD- und Blue-Ray-Spieler integriert, falls man seine Filme selbst mitnehmen will.

Zusammenfassend kann man die Unterhaltung an Bord der *Marina* als recht gut bezeichnen, wobei allerdings gerade bei der Auswahl der Gastkünstler noch Spielraum nach oben besteht.

Die Nebenkosten

Den größten Posten bei den Nebenkosten machten – wie fast immer – die **Trinkgelder** aus, die mit rd. 12 \$/Person/Tag automatisch dem Bordkonto belastet wurden.

Wenn man die Leistung des Personals insgesamt betrachtet, ist dies aber nicht zu viel, und wir haben den Betrag gerne gezahlt.

Die **Getränkepreise** sind einer der angenehmsten Punkte in diesem Kapitel: Alle alkoholfreien Getränke waren im Reisepreis inkludiert, auch die alkoholfreien Getränke der Minibar (wurde zweimal täglich aufgefüllt).

Die Preise für Alkoholika entsprachen dank des günstigen Dollar-Kurses eher unterem deutschen Gastronomie-Niveau und begannen bei ca. 5 \$ für den Cocktail des Tages. Ein sehr guter spanischer Brandy kostete ca. 10 \$, ein Glas französischer Champagner rd. 13 \$ (jeweils zuzügl. 18 % Bedienungsgeld). Entsprechend niedrig fiel in dieser Hinsicht auch unsere Abrechnung aus.

Sehr günstig waren außerdem die **Wäschereigebühren**. Ein Hemd schlug mit 2,50 \$ zu Buche, eine Hose mit 3,50 \$; da lohnte es sich gar nicht, die an Bord vorhandenen Selbstbedienungswaschsalons zu benutzen.

Was auf der Marina völlig fehlte und entsprechend keine Ausgaben verursachte, war der **Bordfotograf**.

Welch eine Erleichterung!

Als touristisches Äquivalent zur Wegelagererei sind allerdings die Kosten für **Landausflüge** zu bezeichnen.

Viele Halbtagesausflüge wurden für Kosten jenseits der 100 \$ angeboten, Ganztagesausflüge im Bereich um die 250 \$. Ein glatte Unverschämtheit war das Angebot für spät abreisende Gäste in Barcelona: Für ein dreistündige Rundfahrt ohne Besichtigungen mit Abschluss am Flughafen wären 175 \$ fällig gewesen.

Unser eigener, miserabler Vier-Stunden-Ausflug in Hamilton wurde, obwohl ebenfalls keinerlei Eintrittsgelder damit verbunden waren, mit 90 \$/Person verrechnet.

Unser Fazit

- Elegantes und großzügiges Schiff mit enorm viel Ellbogenfreiheit, allerdings mit schlechter Verarbeitung und technischen Problemen.
- Schöne, abwechslungsreiche, gut geplante und sehr interessante Route, weitgehend abseits der üblichen Standardkreuzfahrten, jedoch mit inakzeptablen Preisen bei den Landausflügen.
- Außergewöhnlich gute, geradezu sterneverdächtige Verpflegung.
- Größtenteils hervorragendes Personal mit einem außerordentlich guten Service.
- Insgesamt angenehme Unterhaltung.
- Eher günstige Nebenkosten.

Können wir die *Marina* weiterempfehlen?

Eindeutig: Ja.

Jedem, der ausreichend Englisch spricht, dem es Spaß macht, seine Exkursionen selbst in die Hand zu nehmen und der auf eine gute Küche in zwangloser Atmosphäre Wert legt, der ist auf der *Marina* recht gut aufgehoben.

Wir persönlich würden uns allerdings vor einer Buchung, gerade im Hinblick auf die technischen Mängel, auch das Angebot von Azamara genau auf mögliche Alternativen durchsehen.