

**Von Quebec nach Hamburg
auf der *Queen Mary 2*
28. September – 16. Oktober 2024**



Die An- und Abreise, die Organisation.

Für unsere 26. Seereise (Cunard ist dabei unsere 16. Reederei) erlebten wir leider eine ziemlich unerfreuliche **Anreise**, für die allerdings Cunard (bei denen wir unsere Flüge im Paket mitgebucht hatten) keinerlei Verantwortung trägt.

Als Fels der Berechenbarkeit in der Brandung der Ungewissheiten erwies sich dabei die Deutsche Bahn, die sich völlig erwartungsgemäß und zuverlässig außerstande zeigte, uns problemlos, geschweige denn pünktlich die weniger als 150 km zum Flughafen Frankfurt zu befördern. Der von uns gebuchte ICE fiel aus (wir hatten einige Tage vor der Fahrt noch eine E-Mail mit dem Hinweis auf eine sieben-minütige Verspätung erhalten – was haben wir da gelacht!). Der Zug, den wir schließlich nehmen mussten, war so heillos überfüllt, dass wir selbst in der ersten Klasse nur durch blankes Glück noch zwei Sitzplätze ergatterten konnten. Dieser Zug endete auch in Frankfurt Hauptbahnhof, so dass wir zum Flughafen nochmals umsteigen mussten und in Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof ankamen statt am Fernbahn-

hof. Und hier zeigte Fraport, dass man das, was die Bahn kann, locker zu toppen imstande ist: Eine der ewig langen Rolltreppen vom Regionalbahnhof zur Abflugebene war außer Betrieb, ein Aufzug nicht in Sicht. So mussten wir unser gesamtes Gepäck eine mehrere Stockwerke hohe Treppe hochschleppen, und ich schließe immer noch die beiden freundlichen jungen Männer, die uns auf halbem Weg unter die Arme griffen, in meine Nachtgebete ein. Spätestens an diesem Punkt gratulierten wir uns zu der Entscheidung, eine Übernachtung am Flughafen vor dem Abflug einzuplanen.

Der zweite Tag der Anreise begann genauso, wie der erste endete: Die Air-Canada-Maschine, die uns nach Montreal brachte, erreichte Frankfurt mit deutlicher Verspätung, was sich natürlich fast eins zu eins auf den Abflug durchschlug. Diese Verspätung erwies sich dann freilich als irrelevant, da wir nach Abschluss des Boardings nochmals eine halbe Stunde auf verspätete Fracht warten mussten (Ich wette, die wurde von der Deutschen Bahn zum Flughafen gebracht). Als wir endlich zur Startbahn rollten, war uns eigentlich völlig klar, dass wir unseren Anschlussflug nach Quebec nicht mehr erreichen würden.

Ab hier ging's allerdings aufwärts, zumindest langsam. Die Flugkapitänin holte nämlich über dem Atlantik alles aus ihrem Dreamliner heraus, was die Turbinen hergaben, schaffte es, einen Großteil der Verspätung aufzuholen und landete knapp innerhalb der Mindestumsteigezeit in Montreal. Allerdings, liebe Leserin, lieber Leser, allein das Wort „Mindestumsteigezeit“ impliziert schon einen gewissen Zeitdruck, nicht wahr? Immerhin muss man ja gefühlt tausendmal Bordkarten und Reisepässe vorzeigen und auch noch durch den Zoll. Als wir dann schnaufend den Flugsteig für den kurzen Flug nach Quebec erreichten, signalisierte uns das Personal allerdings, wir mögen uns doch Zeit lassen. Man warte noch auf verspätete Fracht (Ach? Die Deutsche Bahn hat eine Tochter in Kanada?). Einen letzten Streich spielte uns Air Canada dann noch bei der Gepäckrückgabe: Unser Gepäck hatte dank einer höheren Buchungsklasse Priority-Status und hätte eigentlich zuerst kommen sollen. Tatsächlich kamen unsere Koffer mit den letzten Gepäckstücken, als wir uns bereits umsahen, wo man wohl verlorenes Gepäck reklamiert.

Der Transfer zum Schiff und die Einschiffung auf der *Queen Mary 2* funktionierten dann endlich so, wie man sich das wünscht. Der Shuttlebus stand bereit, und die Einschiffung dauerte inklusive Registrierung und Sicherheitscheck weniger als zehn Minuten. Ein versöhnlicher Abschluss für zwei hektische und stressige Tage.

Die **Abreise** bzw. **Ausschiffung** in Hamburg klappte dagegen vorbildlich. Wir verließen zur vorgegebenen Uhrzeit das Schiff, stiegen in den bei Cunard gebuchten Shuttlebus zum Hamburger Hauptbahnhof – und das war´s.

Auf der Rückreise schaffte es dann die Deutsche Bahn tatsächlich, uns zu verblüffen: Unser Zug fuhr pünktlich ab. Auf die Minute. Und er kam pünktlich an. Auf die Minute. Perfekt. OK, OK, fast perfekt. Aber über eine geänderte Wagenreihung sehen wir mal großzügig hinweg, ebenso über den Umstand, dass der Service im Speisewagen wegen einer defekten Spülmaschine nur mit Pappbechern und -schalen erfolgte. Und der defekte Aufzug am Zielbahnhof konnte uns nach der Frankfurter Erfahrung auch nicht mehr schrecken. Jedenfalls war es mal wieder schön zu sehen, wie angenehm und spannend Bahnfahren sein könnte.

Die Organisation der bei Cunard gebuchten **Landausflüge** funktionierte mit einer Ausnahme gut. Soweit möglich wurde der Treffpunkt auf den Kai gelegt, wo dann auch die Busse warteten und pünktlich abfuhren.

Dieses Modell versagte allerdings in New York komplett. Der Busbahnhof am Brooklyn-Terminal war nämlich zu klein für all die vielen Shuttle- und Ausflugsbusse, die sich kilometerweise zurückstauten. Und als dann die Reiseleiterin noch angekündigte, dass für die drei Gruppen unseres Ausflugs nur zwei Busse verfügbar seien, legten auch die kühlfesten Engländer ihre britische Zurückhaltung ab. Unerfreulich.

Hervorragend organisiert war die **Einreisekontrolle** für Großbritannien; hier erinnern wir uns mit Schaudern an den gleichen Vorgang vor einigen Jahren auf der *Mein Schiff 3*. Die *Queen Mary 2* nahm nämlich ab New York einen britischen Beamten auf die Atlantikpassage mit, so dass die Kontrolle auf mehrere Seetage verteilt wurde, an denen man jeweils einzelne Decks aufrief. Dauerte keine zehn Minuten.

Eine Besonderheit der *Queen Mary 2* ist ebenfalls bemerkenswert, nämlich die Abwicklung der obligatorischen **Rettungsübung**.

Bei unserer Ankunft an Bord wurden wir aufgefordert, das entsprechende englischsprachige Erklär-Video im Bordfernsehen anzuschauen (taten wir), dann mit unseren Bordkarten auf unserer Musterstation vorzusprechen und die Karten registrieren zu lassen (taten wir natürlich auch). Eine angenehme Angelegenheit ohne die sonst übliche lästige und nervige Massenveranstaltung.

Eigentlich. Bei uns stellte sich nämlich leider heraus, dass die Registrierung der Karten nicht so ganz funktioniert hatte, was dazu führte, dass wir am dritten Reisetag ins *Illuminations* zitiert wurden, wo man uns und anderen „Übungsverweigerern“ gnadenlos den Text des Erklär-Videos nochmals Wort für Wort vorlas, diesmal vorsichtshalber auf Englisch und auf Deutsch. Verschwendete Lebenszeit. Aber wenigstens konnten wir dabei sitzen.

Und in Southampton, da entschied die Schiffsführung, die Rettungsübung doch noch mal als Massenveranstaltung durchzuziehen, angeblich zu Übungszwecken für die Besatzung. Also standen wir uns dort in einer überfüllten Lounge die Beine in den Bauch, während der Kapitän und seine deutsche Übersetzerin das Erklär-Video erneut verlasen, auch hier natürlich zweisprachig. Ganz ehrlich, an diesem Punkt fühlten wir uns schon ziemlich veräppelt.

Wiederum positiv zu bewerten ist der **Tenderbetrieb** in Newport. Auf der *Queen Mary 2* wurden zunächst fünf, später vier Tenderboote eingesetzt, so dass die Fahrt an Land ohne größere Wartezeiten möglich war und nach knapp zwei Stunden noch nicht einmal mehr Tendertickets erforderlich waren.

Insgesamt können wir – bei gewissen Schwächen – Cunard eine gute und sichere Organisation und Führung größerer Menschenmengen bescheinigen, was gerade heutzutage alles andere als selbstverständlich ist.

Der Reiseverlauf.

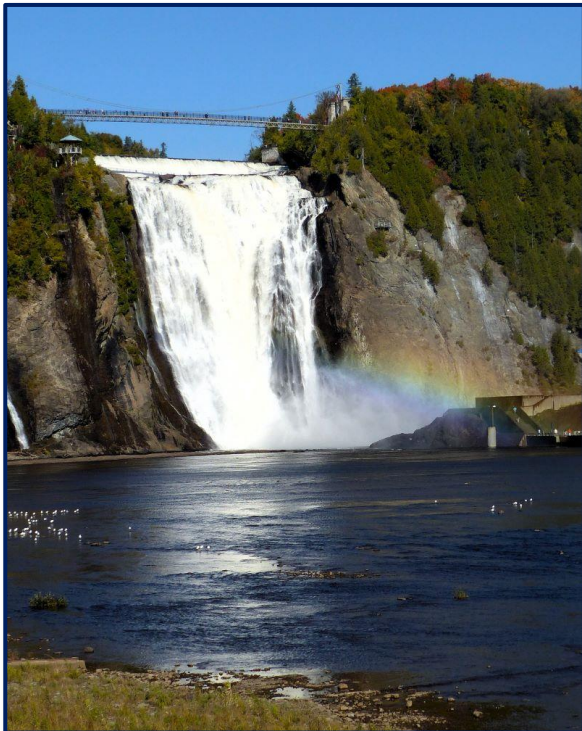
Bei dieser Reise stand für uns das Schiff und der Weg im Vordergrund. Die Anlaufhäfen kannten wir fast alle bereits, und so unternahmen wir mit zwei Ausnahmen keine größeren Ausflüge.

Unsere Reise nahm folgenden Verlauf:

28. + 29. September: Anreise nach Quebec und Einschiffung (inklusive der ersten Rettungsübung). Übernachtung im Hafen.

30. September: Quebec.

Quebec war der einzige Hafen, den wir bisher noch nicht besucht hatten. Hier buchten wir daher einen Ganztagesausflug, der uns mit einem guten Führer (dessen Englisch im Laufe des Ausflugs auf schon amüsante Weise immer mehr ins Französische abdriftete) zunächst zu Fuß durch die ge-



schichtsträchtige Altstadt von Quebec führte. Weitere Anlaufpunkte (per Bus) im Umland von Quebec waren die Abrahams-Ebene (wo eine der wichtigsten Schlachten der Unabhängigkeitskriege stattgefunden hat), die Basilika Sainte-Anne-de-Beaupré (eine bedeutende Wallfahrtskirche) und natürlich die Montmorency-Wasserfälle. Wie bei solchen Ausflügen üblich hätten wir uns bei einigen Sehenswürdigkeiten mehr Zeit gewünscht, konnten aber einen schönen Überblick gewinnen und wissen jetzt, was wir ansehen wollen, wenn wir wieder mal nach Quebec kommen.

Im Ausflug inbegriffen war ein ordentliches Mittagessen in einer ländlichen Ausflugsgaststätte, wo uns die Wälder auch noch einen Vorgeschmack auf den nahenden Indian Summer boten.

1. Oktober: auf See (mit zweiter Rettungsübung).



2. Oktober: Sydney, Nova Scotia.

Da wir Sydney vor etlichen Jahren schon einmal besucht hatten und als eher reizloses Kleinstädtchen in Erinnerung haben, entschieden wir uns nur zu einem Spaziergang durch die von vielen kolonialen Bauten geprägte Innenstadt – und staunten, wie sich das Städtchen entwickelt hat. Mittlerweile versuchen die Bewohner, das Beste aus ihrem Erbe zu machen, so dass überall Vorträge und Führungen von Einheimischen in alten

Trachten angeboten werden. Selbst einen kleinen Einkaufsbezirk gibt es mittlerweile.

Allerdings war die kleine Stadt ziemlich überlaufen, da außer der *Queen Mary 2* noch drei andere Kreuzfahrtschiffe Sydney besuchten. Am zweiten Anleger hatte die *Emerald Princess* festgemacht, auf Reede lagen die *Zuiderdam* und die *Silver Shadow*, so dass insgesamt rd. 8000 Besucher die Stadt und die Umgebung durchstreiften.

Eine nette Besonderheit ist noch zu erwähnen: Beim Ablegen wurde die *Queen Mary 2* tatsächlich musikalisch verabschiedet. Ein recht begabter Dudelsackspieler schickte uns mit „Auld Lang Syne“ auf die Weiterreise. Fanden wir rührend, gab’s in den anderen Häfen nicht.

3. Oktober: auf See.

4. Oktober: New York.

Da die *Queen Mary 2* leider nicht in Manhattan, sondern am Kreuzfahrtterminal in Brooklyn anlegte – eine ganze Ecke von Manhattan entfernt – hatten wir für New York einen Bustransfer zu Macy’s gebucht mit der Absicht, von dort aus per U-Bahn oder Taxi noch andere Ziele zu besuchen.



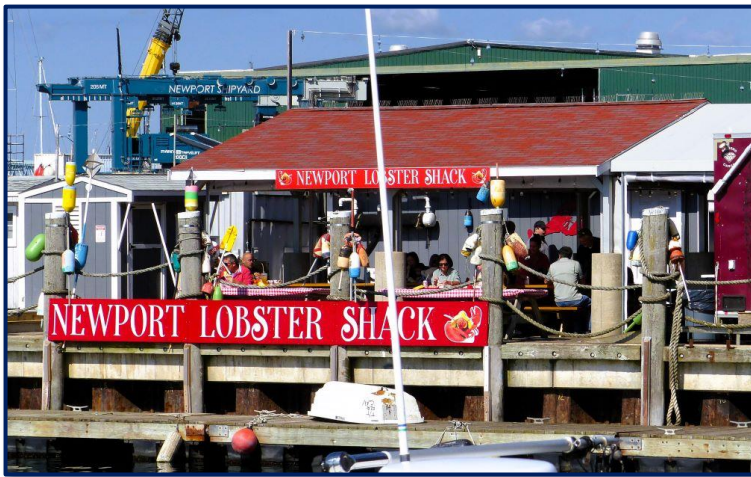


Leider wurde aber nichts daraus. Aufgrund des organisatorischen Versagens fuhren wir viel zu spät ab, und ich muss auch einräumen, dass wir die Fahrzeit unterschätzt hatten, zumal eine groß angelegte Polizeikontrolle vor der Einfahrt zum Brooklyn-Tunnel für weitere Verzögerungen sorgte.

Als wir endlich bei Macy's eintrafen, wäre ein Besuch anderer Sehenswürdigkeiten daher in Hektik ausgeartet (zumal auch die Rückfahrt wegen der Verkehrsverhältnisse sehr früh angesetzt wurde), die wir uns nicht antun wollten. So wurde dieser Tag zu einem Einkaufstag – und nein, wir haben es nicht einmal in Ansätzen geschafft, Macy's ganz anzusehen.

5. Oktober: Newport, Rhode Island.

Da in Newport getendert wurde, entschieden wir uns, erst am späten Vormittag von Bord zu gehen, wenn der erste Ansturm auf die Tenderboote vorbei war.



Auch in Newport unternahmen wir einen Spaziergang durch die kleine Stadt – und holten dann endlich das nach, was wir bei vorherigen Besuchen verpasst hatten: Hummer essen.

Neuengland ist ein Zentrum der Hummerfischerei, man bekommt dort diese Köstlichkeit fast überall angeboten. In Newport gibt es aber eine Art Geheimtipp: die Newport Lobster Shack. Die Shack liegt etwas versteckt im eher unansehnlichen Fischereihafen und war sicherlich ursprünglich ein Imbiss für

Hummeressen. In Newport gibt es aber eine Art Geheimtipp: die Newport Lobster Shack. Die Shack liegt etwas versteckt im eher unansehnlichen Fischereihafen und war sicherlich ursprünglich ein Imbiss für



die Fischer. Mittlerweile werden dort aber in einfacher und rustikaler Atmosphäre die wohl frischesten Hummer Neuenglands serviert: Was man dort um 11.00 Uhr isst, war um 7.00 Uhr bei der Anlandung noch am Leben. Wir entschieden uns gegen einen ganzen Hummer, aber auch die Lobster-Rolls, Lobster-Bites und Lobster-Stripes waren ganz einfach köstlich. Zum Finger ablecken. Sollte man nicht verpassen.

6. Oktober: Boston.

Auch in Boston holten wir am Vormittag nach, was wir bei vorherigen Besuchen nicht geschafft hatten: nämlich eine Rundfahrt mit einem Duck-Boat.



Die Duck-Boats sind eine Bostoner Spezialität; es handelt sich dabei nämlich um Amphibienfahrzeuge, gewissermaßen Ausflugsbusse, die schwimmen können. So wurde uns zunächst die

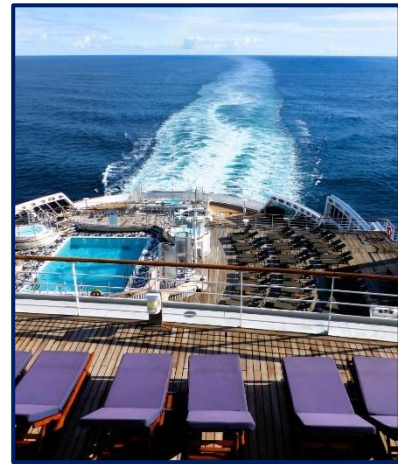
Altstadt gezeigt, bevor es noch zu einem Ausflug hinaus auf den Charles River ging, wo man die Stadtansicht von der Wasserseite genießen konnte. Unser Führer auf dieser Fahrt entpuppte sich allerdings als echter und originaler Yankee, was bedeutete, dass er eine Sprache sprach, die zwar irgendwie Englisch klang, bei der aber auch die mitfahrenden Amerikaner und Briten nur jedes zweite oder dritte Wort verstanden. Macht aber nicht, allein die Eindrücke waren die Fahrt wert.

Am Nachmittag nutzten wir den kostenlosen Shuttlebus, um vom Schiff auch noch den Quincy-Market und die Faneuil Hall zu be-



suchen (beides an einem Sonntag völlig überlaufen) und uns von Amerika zu verabschieden.

7. – 12. Oktober: auf See, Atlantikpassage.
Extrem-Relaxing. Gut essen. Unterhaltung genießen. Die Seele baumeln lassen. Sollte es wirklich auf Rezept geben ...



13. Oktober: Southampton.

Dieser Tag gestaltete sich für uns als recht anstrengend, da zunächst die Nacht für uns außerordentlich früh zu Ende war. Gegen 2.45 Uhr morgens weckte nämlich der Kapitän das gesamte Schiff mit einer Durchsage auf die Kabinen. Nein, keine Rettungsübung (die kam ja erst am Abend). Auch kein Generalalarm, wie wir aus dem Schlaf aufgeschreckt zuerst fürchteten. Es lag ein medizinischer Notfall vor, für den Blutspender gesucht wurden. Kurz nach drei – wir schliefen gerade wieder ein (nein, wir besitzen nicht die gesuchte Blutgruppe) – kam dann die Durchsage, dass Spender gefunden worden seien. So gegen halb Vier der dritte Weckruf, da der Rettungshubschrauber eingetroffen war. Selbstverständlich haben wir Verständnis für einen Notfall und wünschen dem Patienten gute Besserung. Danach rentierte es sich aber eigentlich nicht mehr, wieder schlafen zu gehen, da wir wegen eines frühen Landausflugs ohnehin um sechs Uhr aufstehen mussten.



Der Ganztagesausflug führte uns dann per Bus nach Windsor Castle, wo wir (ausgestattet mit einem deutsch-sprachigen Audio-Guide) die prachtvollen

Staatsgemächer der königlichen Residenz besichtigten (Fotografieren war leider verboten). Sehr interessant, aber mal wieder zu wenig Zeit, um alles angemessen zu würdigen.

14. Oktober: auf See.

15. Oktober: Hamburg.

Nach der schnellen Ausschiffung bezogen wir ein Zimmer in einem kleinen und netten Hotel am Hauptbahnhof und unternahmen eine Stadtrundfahrt



mit einem der zahlreichen Hop-On-Hop-Off-Busse. Diese Fahrt unterbrachen wir an den Landungsbrücken von St. Pauli, denn was wäre eine Besichtigung von Hamburg



ohne Hafentrundfahrt? Bei der Hafentrundfahrt war übrigens, Sie ahnen es bereits, ein prominentes Ziel die *Queen Mary 2* ...

16. Oktober: Heimreise.

Zusammenfassend waren wir mit der Route zufrieden, wir empfanden sie als abwechslungsreich, interessant und durch die Seetage auch als sehr erholsam.

Das Wetter, die Seebedingungen.

Eigentlich hatten wir gerade für Kanada angesichts der Jahreszeit mit recht niedrigen Temperaturen gerechnet, wurden aber außerordentlich angenehm überrascht.

In Quebec verzeichneten wir ca. 18°C, wobei die Temperaturen weiter stiegen, je weiter wir nach Süden fuhren. In New York erlebten wir bei ca. 24°C praktisch noch einen Sommertag. Dabei war der Himmel entlang der amerikanischen Ostküste fast durchgehend leicht bewölkt bis heiter, Regen gab es keinen.

Auch der Atlantik präsentierte sich freundlich. Bei leichter bis stärkerer Bewölkung mit vielen sonnigen Abschnitten wehte durchgehend leichter bis maximal steifer Wind (4 – 7 Beaufort) mit Wellenhöhen von maximal fünf Metern. Die Nutzung unseres Balkons war daher häufig problemlos und angenehm möglich.

Southampton empfing uns mit dichter Bewölkung, aber trocken und mit Temperaturen um ca. 16°C, Hamburg sonnig und noch etwas wärmer.

Insgesamt hatten wir also für praktisch die gesamte Reise optimales Wetter, wofür wir auch sehr dankbar sind; gerade im Herbst hätte das auch ganz anders aussehen können.

Das Schiff.

Über wohl kaum ein anderes zeitgenössisches Schiff ist so viel geschrieben und veröffentlicht worden wie über die *Queen Mary 2*. Wir haben uns daher entschieden, hier keine ausführliche und umfassende Schiffsbeschreibung zu erstellen, das wäre Wasser in den Main getragen, wie man bei uns sagt. Wer diesbezüglich ausführliche Beschreibungen und auch Bilder sucht, wird im Internet problemlos fündig. Wir wollen daher an dieser Stelle in erster Linie auf einige Besonderheiten des Schiffs eingehen und ganz persönlich auf die Schiffsbereiche, die für uns während unserer Reise wichtig waren.

Beginnen wir vielleicht mit einigen **Besonderheiten**: Die *Queen Mary 2* wurde 2004 als Nachfolgerin der *Queen Elizabeth 2* in Dienst gestellt und war damals für ungefähr zwei Jahre das größte und längste Schiff der Welt. Sie wurde ausdrücklich nicht als (reines) Kreuzfahrtschiff konzipiert, sondern als Transatlantikliner, der für sich beansprucht, in der Tradition der großen Passagierschiffe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu stehen. Sie ist das einzige Schiff, das bis heute mehr oder weniger regelmäßige Atlantikpassagen anbietet.

Dieser Verwendungszweck schlägt sich äußerlich in etlichen Punkten nieder. So ist die *Queen Mary 2* deutlich schlanker gebaut als reine Kreuzfahrtschiffe (die größtmäßig ungefähr vergleichbare *Freedom of the Seas* ist z.B. rund 15 Meter breiter). Offene Balkone gibt es erst ab Deck 8, die Balkone auf den Decks 4 bis 6 sind eher unauffällig in den Rumpf eingelassen. Die Rettungsboote sind hoch oben auf Deck 8, ungefähr 25 Meter über der Wasseroberfläche aufgehängt, was eigentlich nicht SOLAS-konform ist; SOLAS verlangt eine Aufhängung höchstens 15 Meter über dem Wasser. Da aber auf einer Atlantikfahrt Wellenhöhen von 15 Metern und mehr keine Ausnahme bilden und daher die Boote beschädigt werden könnten, verfügt die *Queen Mary 2* hier über eine Ausnahmegenehmigung. Zusammen mit den Brückenaufbauten, die an die Gestaltung der originalen *Queen Mary* angepasst wurden, bietet die *Queen Mary 2* einen außerordentlich schnittigen und eleganten Eindruck.

Auch technisch hat das Schiff einiges zu bieten: Die *Queen Mary 2* erreicht nämlich eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 30 Knoten, kann problemlos eine Reisegeschwindigkeit von ca. 26 Knoten durchhalten und könnte damit praktisch jedem anderen Kreuzfahrtschiff einfach davonfahren. Das wird aber wohl eher selten genutzt, unsere Atlantikpassage absolvierten wir mit durchschnittlich gemütlichen 20 Knoten. Reicht ja auch. Wer sich heute dafür entscheidet, den Atlantik per Schiff zu überqueren, hat's im Allgemeinen nicht eilig.

Was auch irgendwie unter das Stichwort Tradition fällt, ist das Klassensystem für die Passagiere. Natürlich würde sich Cunard eher die Zunge abbeißen als das Wort „Klasse“ zu verwenden, aber da darf man sich nichts vormachen. Die „Britannia“-Unterkünfte kann man mit Fug und Recht als die 3. Klasse betrachten, „Princess-Grill“ als 2. Klasse und „Queens Grill“ als 1.

Klasse. Man sollte das durchaus ernst nehmen, immerhin haben Princess- und Queens-Grill-Passagiere eigene Restaurants, eigene Lounges, auch eigene Deckflächen und einen deutlich besseren Service. Außerdem sorgt das gesamte Layout des Schiffs dafür, dass sich diese Klassen nicht allzu oft bzw. nur an wenigen Stellen begegnen. Uns hat das, ganz ehrlich, nicht wirklich gestört, aber man muss sich darauf einlassen können, wenn man eine Reise auf der *Queen Mary 2* plant.



Auch als Anklang an die große Zeit der Passagierschiffe kann der Umstand gewertet werden, dass auf der *Queen Mary 2* Haustiere mitgenommen werden können, und auch auf unserer Fahrt waren einige Hunde an Bord. Die Tiere können allerdings nicht auf der Kabine ihrer Eigentümer wohnen (außer Blindenführhunde), sondern haben eine Unterkunft auf Deck 12. Für die Bedürfnisse der Wauwas gibt's dort übrigens einen original amerikanischen Hydranten und einen britischen Laternenpfahl.

Eine kleine, nette Nebensächlichkeit sei auch noch erwähnt: Zumindest auf der Atlantikstrecke gilt die *Queen Mary 2* laut Auskunft der Zahlmeisterei ganz offiziell noch als Postschiff. An Bord aufgegebene Post wird daher z.T. deutlich preisgünstiger befördert als

bei der Aufgabe an Land.

Kommen wir zu den für uns wichtigen Bereichen im Schiffsinernen, und da fangen wir am besten mit dem unangenehmsten Teil an. Bringen wir es hinter uns.

Wir sprechen hier nämlich über unsere **Kabine**. Wir hatten eine Britannia-Balkonkabine auf Deck 4 Steuerbord gebucht (die auf der Atlantikpassage die Sonnenseite war). Die Größe der Kabine war mit knapp 20 m² sehr geräumig, die Einrichtung bestand branchenüblich aus zwei Betten mit zwei Nachtschränken, einem kleinen Sofa, einem Tischchen und einem Schminktisch bzw. Schreibtisch mit Stuhl. Das Mobiliar war in hellem Holz gehalten und ließ die Kabine freundlich wirken. Der Stauraum war sehr



großzügig und grundsätzlich auch für eine längere Reise ausreichend. Die Nasszelle war sehr klein, aber mit Toilette, Waschtisch und Dusche funktional und ausreichend eingerichtet. Ablagen gab es genügend. Als fast schon sensationell empfanden wir den Balkon, der mit einer Größe von knapp 10 m² bei anderen Reedereien auch schon mal als „privates

Promenadendeck“ vermarktet werden würde. Da er auf Deck 4 im Rumpf eingelassen ist, fehlte natürlich etwas die Rundumsicht eines offenen Balkons, dafür war er aber wind- und eingeschränkt auch regengeschützt und daher auch dann noch problemlos nutzbar, wenn der Wind den Aufenthalt auf den offenen Deckflächen ungemütlich machte. Eingerichtet war der Balkon mit einem (sehr) kleinen Tischchen und zwei etwas unbequemen Lehnstühlen. Fanden wir schade; zwei der schönen und bequemen Deckchairs wie auf dem Promenadendeck auf Deck 7 hätten ihm gut zu Gesicht gestanden. Platz wäre jedenfalls genug gewesen. Ein kleiner Hinweis: Wir fanden in unserer Kabine zwar ausreichend Steckdosen vor (braucht man ja heutzutage zwingend für Handys, Kameras etc.), aber keine in Euro-Norm. Vorhanden waren Steckdosen lediglich in amerikanischem und britischem Standard. Einen Adapter sollte man daher keinesfalls vergessen.

Was uns allerdings schon beim erste Betreten nicht wenig schockierte, war der Zustand der Kabine, und zwar in mehr als einer Hinsicht.



Bei einem zwanzig Jahre alten Schiff hatten wir natürlich mit, sagen wir mal, einer gewissen Patina wie z.B. Schrammen in den Möbeln, durchgewetzten Teppichböden oder Rostflecken auf dem Balkon gerechnet. Diese Patina gab es natürlich.

Leider gab es aber noch einiges mehr, zunächst nämlich in Form von etlichen deutlichen Schäden. So waren die Angeln der Kabinentür ausgeschlagen, und die Tür klapperte die gesamte Reise hindurch bei jeder Vibration und bei jeder Schiffsbewegung wie in Paar Kastagnetten. Die Vorhänge waren teilweise abgerissen (wurde gegen Ende der ersten Reiseweche teilweise behoben). Der Schließmechanismus der Balkontür war defekt, der abgebrochene Arm des Mechanismus zeigte wie ein anklagender Finger in die Kabine (ebenfalls gegen Ende der ersten Woche repariert). Die Balkontür ließ sich nicht richtig schließen und war offensichtlich undicht (und ja, auch auf Deck 4 kann der Balkon auf dem Atlantik mal nass werden), was dafür sorgte, dass der Teppich im Türbereich je nach Wind- und Wetterverhältnissen immer leicht feucht bis sumpfig-nass war und der Kabine die ganze Reise hindurch einen unangenehm-leichten Modergeruch verlieh (die Tür wurde im Reiseverlauf teilweise instandgesetzt, dicht war sie trotzdem nicht). Die durchaus gut gefüllte Minibar war defekt, ihr Inhalt auf idealer Raumtemperatur. Die Betten waren so weich, dass man sich nicht auf die Bettkante setzen konnte, da dann die Seitenwand der durchgelegenen Matratze sofort kollabierte und man herunterrutschte; sie ähnelten eher Hängematten, ein erholsamer Schlaf war hier kaum möglich. Der Erhaltungszustand der Kabine kann daher eigentlich nur mit dem Wort „heruntergekommen“ beschrieben werden.

Darüber hinaus war die Ausstattung der Kabine ... nun, nennen wir sie schlicht. Im Bad gab's Seife und Shampoo (gute Qualität), wobei bei einer der Flaschen dem Pumpmechanismus nicht mehr funktionierte. Punkt. Keine Schminkpads, keine Q-Tipps oder ähnliches. Es gab noch nicht mal Hygienebeutel; eigentlich waren wir schon dankbar, dass wir wenigstens Toilettenpapier vorfanden. Ach, doch, eine Dose mit Wattebäuschchen war vorhanden. Die muss aber noch zur Erstausrüstung aus 2004 gehören, die Bäuschchen befanden sich nämlich sichtlich im fortgeschrittenen Zustand der Versteinerung. Wollten wir wirklich nicht benutzen.

Es gab kein Näh-Set, keinen Schuhlöffel, keinen Schuhputzschwamm o.ä., was man eigentlich in jedem Mittelklassehotel als selbstverständlich betrachtet. Einer der zwei Schränke war mangels Kleiderbügel nicht nutzbar. Zwar fanden wir weiße Einweg-Pantoffeln vor, aber keine Bademäntel und auch keine Wolldecken für den Balkon; beides wurde am dritten Reisetag nach hartnäckigem Insistieren widerwillig nachgeliefert.

Die Ausstattung war insgesamt die einer Jugendherberge und nicht die eines gehobenen Passagierschiffs.

Zur Abrundung des traurigen Zustands kamen auch noch Hygiene-Probleme. Unsere Kabine war ganz einfach dreckig. Sorry, ein anderes Wort fällt mir da nicht ein. Die blauen Tagesdecken und die Zierkissen rochen widerwärtig staubig und waren offensichtlich schon sehr lange nicht mehr gewaschen worden. Wir waren froh, dass die Tagesdecken nach der Einschiffung nie wieder benutzt, sondern in eine Sofaecke verbannt wurden. Die Zierkissen beförderten wir immer so schnell wie möglich aus den Betten. Der Teppichboden war so verschmutzt, dass man darauf nicht barfuß gehen wollte. An der Außenwand des Papierkorbs und der Wand dahinter fanden wir deutliche Spuren von eingetrocknetem Erbrochenen. Aus den Öffnungen der Klimaanlage hingen ganze Populationen von Wollmäusen. Und das Bad ... nein, schenken wir uns die unappetitlichen Einzelheiten. Nachdem der Kabinensteward bei der Einschiffung nicht aufzutreiben war, putzten wir es selbst. Wobei ich immer noch ganz entschieden die Auffassung vertrete, dass das definitiv nicht zur Aufgabenbeschreibung eines geehrten Gastes gehört. Die hygienischen Zustände besserten sich etwas, nachdem ich am zweiten Tag ein freundliches, aber nachdrückliches Gespräch mit dem Steward führte. Aber nur etwas.

An dieser Stelle vielleicht abschließend ein kleiner Vergleich: Unser Zimmer in dem kleinen Hamburger Bahnhofshotel fanden wir voll funktionsfähig vor, mit sehr guten Betten, voll ausgestattet und vor allem peinlich sauber. Wenn man die drei Sterne dieses Hotels als Maßstab nimmt, können wir unserer Kabine auf der *Queen Mary 2* noch nicht mal zwei Sterne verleihen. Ist unseres Erachtens bei einer Reederei, die den Anspruch erhebt, der führende Anbieter für gehobene Kreuzfahrten zu sein und auch entsprechende Preise verlangt, einfach inakzeptabel.

Kommen wir zu erfreulicheren Themen, nämlich zu den **öffentlichen Bereichen** (soweit von uns genutzt).

Das Herz des Schiffs schlägt auf den Decks 2 und 3 im Bereich der Treppenhäuser B und C.

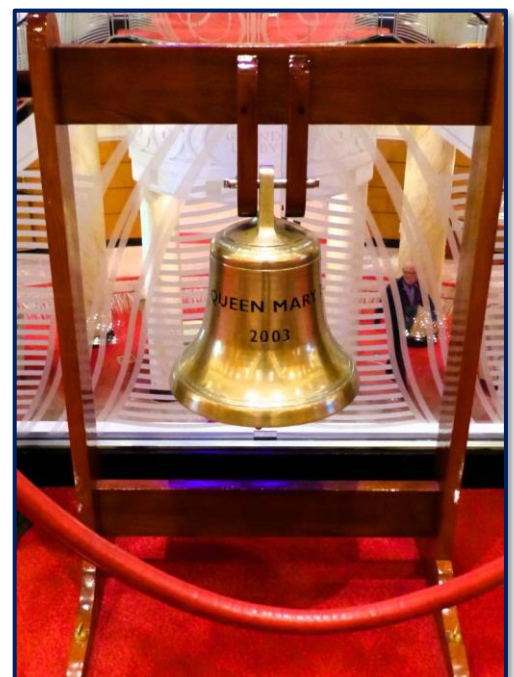
Vor Treppenhaus B befindet sich das *Royal Court Theater*, das große Theater der *Queen Mary 2* mit dem Parkett auf Deck 2 und dem Rang auf Deck 3. Es bietet Platz für rd. 1300 Passagiere, entsprechend gab es für die Hauptshow am Abend zwei Vorstellungen. Eingerichtet ist das *Royal Court Theater* mit rot-samtenen Sitzbänken (mäßig bequem) auf Parkett und Rang und dunkelroten Drehsessel (ziemlich unbequem) auf dem Parkett, die zwischen die Bankreihen (nachträglich?) eingefügt waren und die Platzverhältnisse deutlich einschränkten. Die Sicht auf die Bühne war im Allgemeinen gut, abgesehen von einigen Plätzen direkt hinter den Säulen. Insgesamt empfanden wir das *Royal Court Theater* nicht als besonders beeindruckend, da haben



wir auf See schon ganz andere Theater gesehen.

Achtern des Theaters liegt das *Grand Atrium* mit der Zahlmeisterei und dem Landausflugsbüro auf Deck 2 und den Bordshops auf Deck 3. Das Deck 2 wurde geprägt durch einen Tisch mit wundervollen, aufwändigen Blumenarrangements. Es fanden sich auch einige bequeme Sitzgruppen und ein selbstspielender Konzertflügel. Auf Deck 3 steht die Schiffsglocke der *Queen Mary 2*. Beide Decks sind durch zwei geschwungene Treppen verbunden, die natürlich auch hervorragende Kulissen für die

Bordfotografen abgeben. Über dem Deck 3 gibt es noch einen Lichtschacht, der die Decks 4 – 6 umfasst und von Kabinenfenstern dominiert wird, da es auf der *Queen Mary 2* Innenkabinen mit Ausblick auf das *Grand Atrium* gibt. Das Atrium beeindruckte damit nicht durch Größe,



aber durch Großzügigkeit und Eleganz, und wir haben uns hier gerne aufgehalten.

Hinter dem *Grand Atrium* (hinter dem Treppenhaus C) liegt das *Britannia-Restaurant*, ebenfalls auf den Decks 2 und 3. Auch dieser Raum beeindruckt durch Eleganz. Eingerichtet ist das *Britannia* mit etlichen großen Rundtischen (eigentlich für acht Personen, z.T. war aber für 9 Personen eingedeckt) und vielen kleinen Tischen für 2 Personen. Überwiegend waren bequeme Armstühle vorhanden. Die Aufteilung war im Großen und Ganzen großzügig, an den meisten Tischen war damit ein einwandfreier Service möglich. Was uns im *Britannia* nicht gefiel, war das verwendete Besteck, das deutlich seine beste Zeit schon lange hinter sich hat. Wir hatten z.B. Gabeln, deren vier Zinken in vier verschiedene Richtungen wiesen. Wir hatten Messer, die so stumpf waren, dass man damit kaum warme Butter schneiden konnte. Dies betraf z.T. auch die die Steakmesser, die zu jedem Hauptgang aufgelegt wurden, ob sie nun zum Gericht passten oder nicht. Ja, OK, man kann Fisch statt mit dem Fischmesser auch mit einem Steakmesser essen. Korrespondiert aber halt mal wieder nicht mit dem Cunard-eigenen Anspruch.

Zwischen *Grand Atrium* und *Britannia* lagen die zwei Bars, die wir während unserer Reise bevorzugten. Auf Deck 2 gibt es den *Golden Lion*, der im Stile eines englischen Pubs mit bequemen Ledersofas und -sesseln eingerichtet ist und mehrere Fernseher bietet, die ständig einen Sportkanal zeigen.

Auf Deck 3 findet sich der *Chart Room*, eingerichtet mit Stoffsofas- und -sesseln (ebenfalls sehr bequem) und geschmückt mit den Reproduktionen alter Karten. Einen Platz zu finden war am Abend nicht immer ganz einfach, aber irgendwie klappte es immer, und sich zu anderen Passagieren an den Tisch zu setzen führt ja auch immer wieder zu interessanten Unterhaltungen.

In beiden Bars wurde ab dem späten Nachmittag Live-Musik geboten. Beide Bars fanden wir sehr gemütlich, und wir hielten uns hier gerade nach dem Dinner und nach der Vorstellung im *Royal Court Theater* gerne auf.

Ein wichtiger Anlaufpunkt gerade zur Mittagszeit war für uns die *Carinthia Lounge* auf Deck 7 vor dem Treppenhaus B. Diese Lounge besteht aus schönen und bequemen Sitzgruppen und bietet zur Mittagszeit eine kleine, aber feine Auswahl an kleinen Gerichten. Sie war also ideal für ein leichtes Mittagessen und zur Entspannung mit einem guten Buch. Leider litt die *Ca-*

rinthia Lounge an zwei Problemen: Zum einen wurde sie am frühen Nachmittag zu unsäglichen, bei Amerikanern aber ungeheuer beliebten Quiz-Veranstaltungen genutzt, was uns stets zuverlässig aus dem diesem Bereich vertrieb. Zum anderen wurde sie nicht selten von Gästen genutzt, die im Buffet-Restaurant keinen Platz mehr fanden und die häufig mehr Geschirr und Abfälle hinterließen, als die Kellner der *Carinthia-Lounge* wegschleppen konnten.

Was uns direkt zum Buffet-Restaurant, dem *Kings Court* führt. Achtern der *Carinthia Lounge* gelegen ist es mit Resopal-Tischen und recht bequemen Stühlen eingerichtet. Es sollte sicherlich genauso großzügig wirken wie die anderen öffentlichen Bereiche der *Queen Mary 2*, wir fanden es aber völlig unübersichtlich mit endlosen Laufwegen zwischen Speisebuffet, Getränkeautomaten und Sitzgelegenheiten. Es war uns, mit einem Wort, zutiefst unsympathisch, und wir haben es nur in wenigen Ausnahmefällen genutzt.

Was natürlich als Highlight des Decks 7 betrachtet werden kann, ist das Promenadendeck der *Queen Mary 2*. Hier stehen lange Reihen von schönen und bequemen Teakholz-Deckchairs, ausgerüstet mit dicken dunkelblauen Auflagen. Das Promenadendeck ist sicherlich einer der Orte, an dem die Verbindung zum Flair der großen Überseeschiffe des 20. Jahrhunderts deutlich zu spüren ist. Wir haben hier gerne mal eine Stunde Pause eingelegt, einfach, um auf die See hinauszuschauen.

Alle öffentlichen Bereiche präsentierten sich übrigens in hervorragendem Erhaltungs- und Pflegezustand, ganz im Gegensatz zu unserer Kabine fanden wir kaum Gebrauchsspuren, geschweige denn Schäden. Geht also – wenn man will ...

In der Zusammenfassung empfanden wir die *Queen Mary 2* als außerordentlich großzügiges, bequemes, schönes und elegantes Schiff, das zumindest zeitweise tatsächlich den Hauch der guten alten Zeit zu vermitteln vermag und beweist, dass man nicht ständig Superlative braucht, um zu beeindrucken.

Die Verpflegung

An Bord der *Queen Mary 2* speisten wir durchgehend gut bis sehr gut, z.T. auch ausgezeichnet.

Zum **Frühstück** besuchten wir überwiegend das *Britannia* (der Tisch auf Deck 2 wurde jeweils am Eingang zugewiesen) und fanden eine reiche, wenn auch täglich gleiche Karte mit Obst, Eierspeisen, Wurst und Fisch, begleitet von vielfältigen Beilagen wie Bohnen, Hash Browns, Pilzen etc. sowie eine angemessene Auswahl an Brot, Toast und Bagel. Der Kaffee war etwas dünn, aber genießbar. Das alles war verbunden mit einem (fast) einwandfreiem Service. Was will man morgens mehr.

Zweimal nahmen wir aufgrund eines sehr frühen Landausflugs ein sehr frühes, kontinentales Frühstück im *Kings Court* ein und wollen uns darüber hier auch nicht beschweren. Brot und Brötchen waren frisch, die Marmeladen in Portionsgläschen gut (Marke Tiptree), die Wurstausswahl einfach. Es war eben ... kontinental.

Außerdem nutzten wir mehrfach den Kabinenservice fürs Frühstück, der eine eingeschränkte, aber ordentliche Auswahl bot, und erhielten (über-)pünktlich das Bestellte auf die Kabine geliefert.

Zum **Mittagessen** probierten wir einmal das *Kings Court*, brachen den Versuch aber ab – da waren für unseren Geschmack viel zu viele Menschen unterwegs, die keinen Tisch fanden. Wie schon erwähnt hielten wir uns am Mittag an die *Carinthia Lounge*, wo eine kleine und gleichbleibende, aber wirklich leckere Auswahl an kleinen und leichten Gerichten wie z.B. eine skandinavische Fischplatte, ein italienischer Antipasti-Teller und kleine Salate sowie einige sehr gute, leichte Desserts angeboten wurde.

Ach ja – auch zum Mittagessen bzw. für einen kleinen Nachmittagssnack nach einem Landausflug konnte der Kabinenservice mit einer guten Auswahl überzeugen. Unser Tipp: Das Cunard-Clubsandwich ist wirklich köstlich.

Eine Veranstaltung am **Nachmittag** darf keinesfalls unerwähnt bleiben: Der Afternoon Tea im *Queens Room*, dem Ballsaal der *Queen Mary 2*, an dem wir einige Male teilnahmen. Der Einmarsch der livrierten Kellner, der Service mit Tee und Sandwiches und natürlich klassisch-englisch mit Scones, Clotted Cream und Erdbeermarmelade war ein Genuss für alle Sinne.



Das **Dinner** nahmen wir durchgehend im *Britannia* ein und wurden dort mit fünf Gängen mit einer guten Auswahl und fast durchgehend hoher Qualität regelrecht verwöhnt. Auch eher seltene Gerichte wie z.B. Weinbergschnecken und Froschschenkel standen mitunter auf der Karte. Bei den Hauptgängen können wir die Fisch- und die Rindfleischgerichte fast durchgehend loben, besonders das Rindfleisch wurde entsprechend unserem Wunsch auf den Punkt gegart serviert. Wir haben uns stets auf den Abend gefreut.

Gab es auch Schwächen bei der Verpflegung? Ja, gab es. Die Beilagen beim Dinner, zum Beispiel. Wir empfanden sie als fantasielos. Immer die gleichen Kartoffeln, Blumenkohl und Karotten, das wurde schnell langweilig.

Außerdem waren durchaus deutliche Schwankungen bei der Frische feststellbar. Nach der Abfahrt aus Quebec und aus Southampton waren Obst und Gemüse frisch wie vom Markt, dazwischen trafen wir schon mal mit steigender Tendenz auf überreifes Obst oder Salate, die nur noch aus Rippen und nicht Blättern bestanden. Auch Fischgerichte waren deutlich erkennbar nicht aus den frischesten Zutaten.

Und eins muss auch erwähnt werden: Zwar fuhr die *Queen Mary 2* wochenlang an der neuenglischen Küste entlang, wo die Hummerfischerei blüht. Trotzdem gab's keinen Hummer. Finden wir etwas geizig. Hätte ja nicht gleich ein ganzer Hummer sein müssen.

Insgesamt kann man aber mit Fug und Recht feststellen, dass die Verpflegung auf der *Queen Mary 2* auch für Britannia-Passagiere ein sehr hohes Niveau bietet.

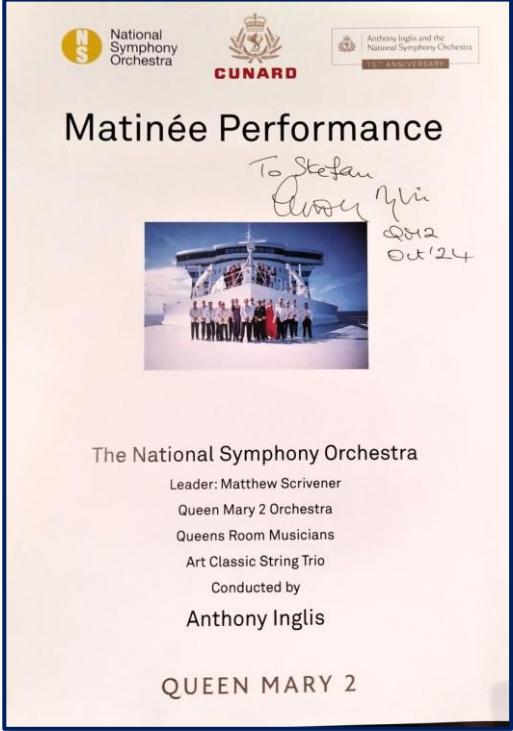
Die Unterhaltung

Für die Unterhaltung am **Abend** besuchten wir meistens das *Royal Court Theater* und erlebten dort Vorstellungen, die von recht mäßig bis grandios reichten.

Mäßig waren die Reederei-eigenen Production-Shows. Die *Queen Mary 2* hat ein eigenes und gutes, kleines Orchester an Bord, und auch die Sänger und Tänzer waren nicht unbegabt. Allerdings spulten sie ihren Auftritt durchgehend eher lustlos ab, und zusammen mit einfachen Kostümen, einer unambitionierten Choreografie und einem langweiligen, elektronischen Bühnenbild (Darf man das überhaupt Bühnenbild nennen?) ergab das kein wirklich gutes Ergebnis. Da haben wir auf wesentlich einfacheren Schiffen schon wesentlich besseres gesehen.

Als recht gut entpuppten sich die Gastkünstler. Wir erlebten u.a. einen Stand-Up-Comedian, der zum Schreien komisch war, eine Las-Vegas-Sängerin mit guter Stimme und auch eine Flötistin, die auf verschiedenen ihrer Instrumente eine beeindruckende Vorstellung ablieferte.

Den absoluten und grandiosen Höhepunkt in Sachen Unterhaltung bildete aber Anthony Inglis mit dem National Symphony Orchestra. Inglis ist ein vor allem im englisch-sprachigen Raum sehr bekannter (Star-)Dirigent, Cunard eng verbunden, und begleitet die *Queen Mary 2* regelmäßig einmal im Jahr auf einer Atlantiküberquerung. Auf unserer Reise beging man den 15. Jahrestag seiner Auftritte, was natürlich Anlass für ein besonderes Programm lieferte. Inglis gab daher zwei Abendkonzerte (einen amerikanischen und einen britischen Abend, jeweils eingeleitet durch die passenden Nationalhymnen) und eine Matinee, die er durch eine eigene Interpretation von Maurice Ravel's „Bolero“ regelrecht krönte. Die Standing Ovations hat er sich redlich verdient.



National Symphony Orchestra
CUNARD
Anthony Inglis and the National Symphony Orchestra

Matinée Performance

To Stefan
QMA
Oct '24

The National Symphony Orchestra
Leader: Matthew Scrivener
Queen Mary 2 Orchestra
Queens Room Musicians
Art Classic String Trio
Conducted by
Anthony Inglis

QUEEN MARY 2

Erwähnenswert ist auch die Live-Musik in den Bars. Im *Golden Lion* trat überwiegend ein Gesangsduo auf, das sich selbst auf der Gitarre begleitete und überwiegend populäre Musik verschiedener Richtungen zum Besten gab. An einem Abend sangen sie englische und irische Volkslieder und schafften es, richtig Stimmung in die Bar zu bringen.

Im *Chart Room* wurde dagegen leichte Klassik geboten, hier hörten wir gerne einem von zwei Pianisten an Bord zu, außerdem auch einer guten Harfenistin und einem guten Streicherzett.

Die Unterhaltung **am Tag** war ebenfalls recht vielfältig. Es gab Sport- und Rätselveranstaltungen, Tanzkurse, Kinovorführungen und auch etliche Vorträge, auch in deutscher Sprache. Traf aber alles nicht unseren Geschmack; sorry, aber im Urlaub einen Vortrag über Donald Trump zu hören, das konnten wir uns gerade so noch verkneifen.

Einmal besuchten wir das Planetarium der *Queen Mary 2*, von dem wir uns einiges versprochen – und wurden hier böse enttäuscht. Technisch gesehen ist das Planetarium durchaus interessant: Im *Illuminations*, einem zweiten kleinen Theater wurde eine Halbkugel aus Leinwand und Stahlstreben aus der Decke ausgefahren, die Lehnen der Sitze unter dieser Projektionsfläche ließen sich fast 180° zurücklegen. Das Programm entsprach aber leider in keiner Weise der Technik. Wir verbinden mit einem Planetarium die Darstellung des Sternenhimmels und seinen Besonderheiten, mit der Simulation von besonderen Planetenkonstellationen und ähnliches.

Der Vortrag „Worlds Beyond Earth“ war aber nichts anderes als ein Animationsfilm, der dreißig Minuten lang im Parforce-Ritt durchs Sonnensystem galoppierte. Nichts anderes als IMAX-Kino im Liegen. Und vom Inhalt her eher Discovery-Channel für Arme. Wir haben das Planetarium kein zweites Mal besucht.

Erwähnung finden muss auch das **Fernsehprogramm**. Cunard bot auf einem großen Fernseher in der Kabine eine reiche Auswahl an Kanälen mit mehr oder weniger aktuellen Filmen, u.a. auch einen deutschsprachigen Kanal. Vermisst haben wir beim ersten Durchsehen des Programms mal wieder einen Radio-Kanal, stellten dann aber fest, dass es davon sogar zwei gibt. Man muss sie nur finden. Der Kanal, der Borddurchsagen und ein Bild einer

Bordkamera übertrug, spielte nämlich leichte Klassik, der Kanal mit den Reiseinformationen Popmusik.

Kann man sich insgesamt gesehen auch nicht beschweren.

Insgesamt bietet damit die *Queen Mary 2* in Sachen Unterhaltung keine Spitzenleistungen (mit Ausnahme von Inglis und seinem Orchester), kann aber durchaus mit den Angeboten der Konkurrenz mithalten.

Das Personal, der Service.

Auf der *Queen Mary 2* arbeiteten während unserer Reise gut 1200 Besatzungsmitglieder, wobei wie in der Branche üblich die Führungskräfte überwiegend aus Europa und Nordamerika stammten. Von ihnen bekamen wir auch wenig zu sehen.

Das Servicepersonal kam überwiegend aus Südostasien und Südamerika. Fast allen war gemeinsam, dass sie ihre Arbeit freundlich, zuvorkommend und gründlich erledigten, sei es an der Zahlmeisterei oder auch in den Bars und Lounges. Zwei Ausrutscher müssen wir allerdings anmerken: Einen erlebten wir im *Britannia* während des Frühstücks: Dort wurde unsere Bestellung aufgenommen, unpassenderweise alles auf einmal serviert – und dann wurden wir ignoriert. Die Bitte nach einer zweiten Tasse Kaffee wurde dreimal höflich aufgenommen und genauso höflich vergessen, während die Gäste am Nachbartisch förmlich in Kaffee und Tee ertranken. Wir brachen dieses Frühstück ab, wollen den Vorfall aber nicht überbewerten – einen Katzentisch kann man überall mal erwischen.

Der zweite Ausrutscher betraf unseren Kabinensteward. Ja, er war höflich und zuvorkommend, ja, er erledigte seine Arbeit – aber wirklich nur das, was unbedingt und unabweisbar zu erledigen war. Das absolute Minimum. Keinen Streich mehr. So blieb unsere Nasszelle mitunter ungereinigt, das Fenster zum Balkon blieb während der gesamten Reise schmutzig, und Staubsaugen sah meistens so aus, dass der Staubsauger mit einem Warnschild den ganzen Tag vor unserer Kabine geparkt stand. Insgesamt empfanden wir ihn als unaufmerksam und wohl auch überfordert. An den ersten Tagen der Reise sahen wir übrigens zufällig einmal einem Kontrollgang der

Hausdame in unserem Kabinenbereich zu: Kabinentür auf, kurzer Blick in die Kabine, Tür zu. Nächste Kabine. Da gewinnt der Begriff „Sichtkontrolle“ eine ganz neue Bedeutung. Danach verwarfen wir den Gedanken, uns über unseren Steward zu beschweren. Was soll das bei dem armen Teufel auch bewirken, wenn die Führung genauso nachlässig ist? Wie der Herr, so sei Gscherr ...

Einen absoluten Spitzenservice erlebten wir Ausgleich im *Britannia* während des Dinners. Unser Kellner (und auch die Hilfskellnerin) bildete die erfreuliche Antithese zum Kabinensteward. Beide merkten sich unsere Vorlieben, waren immer für ein kurzes Gespräch bereit und leisteten eine Spitzenservice. Da machte es richtig Spaß, sich bedienen zu lassen.

Insgesamt kann man daher mit Personal und Service auf der *Queen Mary 2* zufrieden sein, wir würden uns aber mehr Kontrolle im Hotelbereich wünschen.

Das Publikum.

Da unsere Reise in mehreren Teilabschnitten buchbar war, veränderte sich die Zusammensetzung des Publikums während des Reiseverlaufs mehrfach und deutlich.

Als wir in Quebec an Bord der *Queen Mary 2* gingen, dominierten US-amerikanische und britische Gäste, ergänzt um eine Minderheit von deutschen Gästen. Diese Zusammensetzung empfanden wir als lässig, offen und fröhlich.

In New York verließen viele Amerikaner das Schiff, während viele Briten und vor allem viele deutsche Gäste zustiegen (dem Vernehmen nach ca. 500). Dies veränderte die Atmosphäre an Bord deutlich in Richtung mehr Förmlichkeit, was aus unserer Sicht ebenfalls nicht unangenehm war.

In Southampton schifften viele der Briten aus, während überwiegend deutsche Gäste an Bord kamen, die meisten für die Kurzreise von zwei Nächten nach Hamburg. Für diesen letzten Reiseabschnitt stellten diese deutschen Gäste die Mehrheit, und wir empfanden ihr Benehmen teilweise als unangenehm. Leute, man rennt nicht einfach an der Schlange der Wartenden vorbei ins *Britannia* und setzt sich an irgendeinen Tisch! Und man diskutiert

dann nicht auch noch mit dem Kellner, der natürlich die Gäste, denen dieser Tisch zugewiesen wurde, nicht unterbringen kann. Nur so als Beispiel ...

Vom Alter her sprechen wir durchgehend über ältere Bevölkerungsgruppen, während der gesamten Reise lagen die Mitreisenden deutlich jenseits der Rentenaltersgrenze. Wir erregten jedenfalls immer Aufsehen (meist mit Mitleid vermischt), wenn wir im Gespräch erwähnten, noch im Arbeitsleben zu stehen. Kinder waren kaum an Bord, wir sahen insgesamt fünf (in Zahlen: 5), und drei von ihnen kamen erst in Southampton an Bord.

Auffällig waren auch viele Langzeitreisende: Viele Gäste, vor allem Briten, reisten die kompletten vier Wochen ab / bis Southampton, wir trafen aber auch Mitreisende, die sechs Wochen oder länger an Bord waren.

Die Kleidungsempfehlungen.

Da Cunard sehr dezidierte Kleidungsempfehlungen für den Abend ausspricht, sehen wir uns für die *Queen Mary 2* erstmalig veranlasst, darauf in einem eigenen Abschnitt einzugehen.

An **normalen Abenden** ab 18.00 Uhr gilt als Kleidungsempfehlung „Smart Attire“, was im Bordprogramm ganz einfach mit „Elegant“ übersetzt wird. Smart Attire bedeutet, dass der Herr eine lange Hose und ein Hemd mit Kragen tragen sollte, Jackett und Krawatte bzw. Fliege sind optional. Für die Dame ist ein Kleid, eine lange Hose oder ein Rock mit Oberteil angesagt. Sie merken bereits, liebe Leserin, lieber Leser, dass das natürlich sehr, sehr weit gefasst ist: Da fällt nämlich alles drunter angefangen von der ausgewaschenen Jeans (Nicht zerrissen!) mit labbrigem Poloshirt (hat ja einen Kragen) bis hin zum eleganten dunklen Anzug. Entsprechend weit gespannt fiel dann auch das Outfit der Gäste aus. Insgesamt aber unterschied sich aber das Publikum nicht wesentlich von dem auf anderen Kreuzfahrtschiffen; wir betrachten den Ausdruck „Smart Attire“ einfach als hohles Wortgeklingel.

Für die **Gala-Abende** – und wir lieben Gala-Abende, dies nur als Vorbemerkung – macht Cunard dann die Sache kompliziert. Es gibt nicht einfach Gala-Abende mit entsprechender Kleidung (dunkler Anzug oder Smoking für den

Herren, Abendkleid für die Dame) nein, diese Abende werden jeweils noch unter ein Motto gestellt, nämlich unter „Schwarz-Weiß“, „Rot-Gold“, „20er Jahre“ und „Maskenball“.

Puh ...

Als wir das zum ersten Mal lasen, überschlugen wir, was wir an Gepäck benötigen, wenn wir diese Mottos wirklich ernst nehmen wollen. Nach Abgleich mit den Tarifen für Übergepäck kamen wir zu dem Schluss, dass die preisgünstigste Variante vermutlich gewesen wäre, Air Canada einfach das ganze Flugzeug abzukaufen, und veränderten unsere Strategie dahingehend, unsere Abendkleidung nur mit Accessoires zu variieren, z.B. mit Fliegen und Kummerbunden in verschiedenen Farben, verschiedenem Schmuck etc. Und damit lagen wir goldrichtig, rot-gold richtig, wenn man so will. Das Publikum erschien nämlich zu den Gala-Abenden wirklich beeindruckend elegant, aber die allerwenigsten kümmerten sich um die Mottos. Wir waren da fast schon eine Ausnahme. Also auch hier viele heiße Luft und wenig Inhalt.

Was wir an den Gala-Abenden übrigens auch sahen, erstmals live und auch mit einem gewissen Amusement, waren einige Herren, die tatsächlich im Frack auftraten. Wie auf der *Titanic*.

Sollten Sie, verehrter Leser, auch über einen Frack nachdenken, dann bekommen Sie hier von mir zwei Hinweise:

Tipp 1: Lassen Sie's. Wir schreiben nämlich nicht mehr 1912. Der Frack (der Große Abendanzug für den Herren) wird heute nur noch zu außerordentlich wichtigen und exklusiven Anlässen getragen, wie z.B. zu Staatsempfängen oder zur Verleihung des Nobelpreises. Ein Abend auf der *Queen Mary 2* zählt da sicher nicht ganz dazu. Investieren Sie lieber in einen wirklich guten Smoking.

Tipp 2: Wenn Sie sich den Frack trotzdem nicht verkneifen können, dann bitte richtig. Dann bitte unbedingt mit weißer Fliege. Schließlich heißt der Frack auf Englisch nicht umsonst „White Tie“. Der Frack mit schwarzer Fliege, so wie von uns mehrfach beobachtet, ist nämlich nichts anderes als die Arbeitskleidung für den Kellner ...

Nach der Cunard-Beschreibung hatten wir übrigens auf unserer Reise mit mindestens vier, eher fünf Gala-Abenden gerechnet. Zu unserer Enttäuschung gab's bis Southampton gerade mal drei Galas (Schwarz-Weiß, Rot-

Gold, Maskenball). Schade, gerade auf diesem Schiff, das geradezu nach Gala schreit. Erst gackern und dann kein Ei legen, was, Cunard?

Ein vierter Gala-Abend (ohne Motto, geht also auch) fand dann aber doch noch statt, und zwar am Abend des Seetags vor der Ausschiffung in Hamburg. Bei aller Liebe für Gala-Abende, das fanden wir außerordentlich lästig. Am letzten Abend an Bord muss man Koffer packen, will sich gegebenenfalls vom Personal verabschieden, sich auf die Ausschiffung und die Weiterreise vorbereiten. Ein Gala-Abend ist da einfach deplatziert und widerspricht übrigens auch der vielbeschworenen Tradition. Der Hintergrund ist uns natürlich klar: Die Zwei-Nächte-Reisen sind sehr beliebt, gerade auf dem deutschen Markt, und Cunard will hier im Sinne einer Werbefahrt einfach zeigen, was man kann. Ist verständlich. Begreifen wir trotzdem als Missachtung der Gäste mit längeren Reisen und entsprechend größerem Gepäck.

Die Nebenkosten.

Die Nebenkosten hielten sich während unserer Reise in einem durchaus akzeptablen Rahmen:

- Als Trinkgelder werden für Britannia-Balkonkabinen 16 \$/Person/Tag empfohlen, was wir angesichts der Gesamtleistung für nicht zu hoch erachten.
- Die Landausflüge lagen bei ca. 60 \$/Person bei den Halbtagesausflügen und bei rd. 130 \$/Person für die Ganztagesausflüge. Keine Schnäppchen, aber durchaus angemessen. Bei Buchung vor der Reise wird der Preis für die Ausflüge sofort der Kreditkarte belastet.
- Der Bordfotograf verrechnet 30 \$ für eine großformatige Aufnahme auf Papier oder auf Cunard-USB-Stick. Beides zusammen kostet 45 \$.
- Alkoholfreie Getränke an den Bars schlagen mit 3 – 5 \$/Glas zu Buche. Man kann aber im Vorfeld ein entsprechendes Getränkepaket buchen, was die Sache sehr viel billiger macht.
- Eine 0,75-l-Flasche Wasser auf der Kabine kostet 4 \$ zuzüglich 15 % Servicegebühr.

- Alkoholische Getränke oder Cocktails sind sehr teuer und fangen bei ca. 12 \$ an, nach oben offen; wenn Sie einen Gin oder Whiskey für mehrere hunderte Dollar/Glas trinken wollen, ist das auch kein Problem.

Ja, und mehr fällt uns da nicht mehr ein. Alles in allem durchaus erträglich.

Das Fazit.

Wir verbrachten eine außerordentlich schöne, abwechslungsreiche und erholsame Reise

- auf einem großzügigen, eleganten und einzigartigen Schiff
- mit insgesamt guter Organisation
- auf einer schönen und ausgewogenen Route
- mit guter bis ausgezeichneter Verpflegung
- bei ordentlicher Unterhaltung mit einigen ausgesprochenen Highlights
- meist angenehmen Mitreisenden
- alles allerdings überschattet von einer schäbigen Unterkunft.

Werden wir wieder mit der *Queen Mary 2* fahren, können wir sie weiterempfehlen?

Beides ja.

Das Schiff an sich ist gerade auf der Transatlantikstrecke bereits ein solches Erlebnis, dass sich eine Reise lohnt. Wir erwägen allerdings angesichts der Probleme mit der Kabine, das nächste Mal doch Princess Grill zu buchen.

Empfehlen können wir die *Queen Mary 2* jedem, der ein klassisches Kreuzfahrerlebnis sucht und in der Lage bzw. willens ist, sich auf die Besonderheiten an Bord einzulassen.