

## „Canary Islands Adventure“ auf der *Rotterdam* 16. – 27. April 2013



### Die An- und Abreise, die Organisation

Die **An- und Abreise** für unsere 18. Kreuzfahrt nahmen wir – wie mittlerweile fast immer – selbst in die Hand und buchten unsere Flüge von Stuttgart nach Amsterdam selbständig, was hervorragend klappte. KLM Cityhopper brachte uns mit modernen Embraer 190 bequem und flott und auch zu einem sehr



unsere E 190 in Amsterdam

günstigen Preis ans jeweilige Ziel. Für den Rückflug nach Stuttgart hatten wir vorsichtshalber einen Flug am späteren Nachmittag gebucht, eine Vorsicht, die sich auszahlte: Der Flughafen war am 27.4.

völlig überfüllt, durch die von KLM dort mittlerweile praktizierte automatisierte Gepäckaufgabe entstanden zusätzliche Wartezeiten, und vermutlich hätten wir den Mittagsflug, der uns zuerst sehr verlockend erschienen war, verpasst.

Den **Transfer** vom Flughafen zum Hafen nach Rotterdam und zurück buchten wir bequemlichkeitshalber bei Holland America Line (HAL) zu, was sehr gut funktionierte: HAL übernahm unser Gepäck bereits am Flughafen und stellte es

bis zur Kabine durch, ein Service, der nach unseren Erfahrung mit Royal Caribbean leider keineswegs mehr selbstverständlich ist.

Auch die Rückfahrt verlief problemlos und flott.

Die **Einschiffung** selbst begann pünktlich zum angegebenen Zeitpunkt, wurde allerdings dadurch etwas gebremst, dass es nur rund ein Dutzend Check-In-Schalter für „Normal“-Gäste und noch zwei oder drei für Gäste in Suiten etc. gab. Die Wartezeit nach Eröffnung der Schalter (es wurden Einschiffungsnummern aufgerufen) dauerte daher rund 45 Minuten.

Eine akzeptable Zeit, aber in unseren Augen keineswegs berauschend.

Und ein kleines Keks- und Getränkebuffet wie bei RCI üblich wäre hier auch nicht übel gewesen, zumal wir ja bereits zwei Stunden vor Beginn der Einschiffung eintrafen. Da war aber leider Fehlanzeige.

Einen deutlichen Minuspunkt handelte sich HAL bei uns mit der **Auslieferung des Gepäcks an Bord** ein.

Sie dauerte nämlich einfach zu lang. Viel zu lang.

Unser erster Koffer erschien rund drei Stunden nach der Einschiffung, der zweite eine weitere Stunde später. Und ein drittes Gepäckstück erschien... gar nicht. Als ich unseren Steward darauf ansprach, erhielt ich die desinteressierte Auskunft, es gäbe noch Hunderte von nicht ausgelieferten Gepäckstücken, und ich solle an der Rezeption versprechen, wenn die fehlende Tasche bis 20.00 Uhr (!) nicht aufgetaucht sei. Daher machte ich mich kurz vor dem Dinner selbst auf die Suche und fand die fehlende Reisetasche einige Decks tiefer in einem großen Haufen Gepäcks, um das sich offenbar überhaupt niemand kümmerte. Ach ja: Es fiel auch niemandem auf, dass ich Tasche (natürlich) selbst auf unsere Kabine mitnahm.

Schwaches Bild, liebe Holland-Americaner!

Die Organisation der **Landausflüge**, an denen wir teilnahmen, funktionierte wie ein gut geöltes Räderwerk. Die Treffpunkt und auch die Abfahrtszeiten waren auf den entsprechenden Tickets vermerkt, die Zeiten wurden auf die Sekunde genau eingehalten. Die jeweiligen Ausflugsprogramme wurden wie versprochen peinlich genau durchlaufen, und auch die Rückkehr zum Schiff erfolgte stets zum geplanten Zeitpunkt.

Einwandfrei. Sollte immer und in allen Bereichen so sein.

Ein schwächeres Kapitel stellt der Punkt „**Shuttlebusse**“ in den Anlaufhäfen dar (sofern notwendig). Von HAL kam dazu nämlich einfach nichts.

Wir hatten zwar Busse in Santa Cruz de Tenerife (kostenlos) und Arrecife (10 \$ pro Person), diese Busse wurden von den örtlichen Hafenbehörden gestellt, wie HAL nicht müde wurde zu betonen. In Funchal, wo der Überseekai eine gute halbe Gehstunde von der Innenstadt entfernt liegt (und zwar aufgrund der vielen Baustellen eine ekelhafte halbe Stunde), war man ausschließlich auf Taxis angewiesen.

Das ist kein Premium-Service, liebe HAL-Leute! Ich will's ja nicht geschenkt haben – aber überhaupt nichts ist hier zu wenig.

Einen Tiefpunkt der Organisation stellte der **Tenderbetrieb** in Portimao dar.

Zwar wurden Tendertickets ausgegeben, da aber zwei der vier Tenderboote ihren Geist aufgegeben hatten und eine Tour vom Schiff zum Hafen und zurück aufgrund der Entfernung ziemlich genau eine Stunde dauerte, mit den beiden verbliebenen Booten also nur rund 200 Gäste pro Stunde befördert werden konnten, entstanden mehrstündige Wartezeiten, und das bei einer gesamten Liegezeit von nur acht Stunden. Zwar entspannte sich die Lage am Mittag, als es den Maschinisten gelang, einen dritten Tender zu reparieren, aber das war deutlich zu spät und zu wenig, und wir entschlossen uns, an Bord zu bleiben.



defekte Tenderboote Nr. 8 und Nr. 10

Ihr solltet diesen Hafen streichen, liebe Holland-Americaner. Oder zumindest vielleicht ein, zwei Boote vor Ort mit anmieten.

Die **Ausschiffung** wurde – wie gewohnt – durch farbige Ausschiffungsnummern geregelt und verlief schnell und reibungslos. Auch unser Gepäck stand bereit, ebenso wie der Shuttlebus zurück zum Flughafen nach Amsterdam.

**Insgesamt** muss man HAL bescheinigen, zwar die Organisation im Großen und Ganzen im Griff zu haben – aber zumindest diesen Punkt definitiv nicht auf Premium-Niveau. Hier ist noch jede Menge Luft nach oben.

## Die Route

HAL hatte unserer Reise den Titel „Canary Islands Adventure“ verliehen, und wir fragen uns immer noch, wo eigentlich das versprochene Abenteuer geblieben war. Es handelte sich nämlich im Grunde um eine der Standardrouten zu den Kanaren, wie sie viele Gesellschaften anbieten, wenngleich auch meist von südlicher gelegenen Abfahrtshäfen.

Unsere Reise nahm folgenden Verlauf:

**9. April:** Anreise nach Rotterdam und Einschiffung.

Im Hinblick auf das schlechte Wetter und die Gepäckprobleme verließen wir das Schiff nicht mehr, sondern richteten uns in aller Ruhe in unserer Kabine ein. Besonders schön bei der Abfahrt war die Aussicht auf das Hotelschiff *Rotterdam*, die Vorgängerin unseres eigenen Schiffes.



**10. + 11. April:** Seetage.

Ideal, um gewissermaßen so richtig an Bord und im Urlaub anzukommen und sich an Bord einzugewöhnen.

**12. April:** Lissabon.

In Lissabon war bereits das Einlaufen gewissermaßen großes Theater: Vorbei an



Baudenkmalern und anderen Schiffen liefen wir unter der großen Tejo-Brücke hindurch, zufälligerweise sogar noch mitten hinein in das Auslaufmanöver eines Verbands der portugiesischen Kriegsmarine.

An Land kauften wir zwei Tickets für die mittlerweile in praktischen

allen europäischen Großstädten anzutreffenden roten Hop-on-Hop-off-Busse, wurden allerdings zum ersten Mal richtig enttäuscht. Nachdem unserem ersten

Stopp zur Besichtigung des Hieronymus-Klosters kam nämlich kein weiterer Bus mehr vorbei – da in Klosternähe eine Großveranstaltung (ein Go-Cart-Rennen) lief, änderten offenbar die Fahrer eigenmächtig einfach die Route. Erst nachdem es Mitreisenden mit portugiesischen Sprachkenntnissen gelang, über die Polizei (!) mit der Buszentrale in Kontakt zu treten, wurde nach über anderthalb Stunden ein Bus gesandt, der dann aber nicht die vorgesehene Route befuhr, sondern ganz einfach zum Busbahnhof zurückkehrte.



So machten wir aus der Not eine Tugend, bummelten die großartige Avenida da Liberdade entlang, shoppten in den hier ansässigen Boutiquen (Prada, Dolce & Gabana, Gucci und viele mehr) – O.K., meist war es Window-Shopping – und sahen uns die Baixa an, bevor wir den Tag im alteingesessenen Café Suica ausklingen ließen und zum Schiff zurückkehrten. Insgesamt ist damit Lissabon ein schönes Beispiel dafür, einen interessanten Tag an Land

verbringen zu können, ohne dafür größere Kosten oder Vorbereitungen investieren zu müssen.

Und als Krönung war beim Auslaufen die Dunkelheit bereits eingebrochen, so dass die große Christus-Statue am anderen Tejo-Ufer einen eindrucksvollen Abschiedsgruß entbot.



### **13. April:** Seetag

### **14. + 15. April:** Funchal, Madeira

Da es sich bei unserem ersten Tag in Funchal um einen Sonntag handelte und die meisten Geschäfte und Attraktionen geschlossen hatten, nutzten wir diesen Tag, um mit einem HAL-Ausflug einige Ort auf Madeira zu besuchen, die man

von Funchal aus nicht ohne weiteres erreichen kann und die wir schon lange nicht mehr sahen. Neben einigen eindrucksvollen Aussichtspunkten in den Bergen und den Fahrten über enge Bergsträßchen, die unserem Busfahrer sein letztes Können abforderten, und dem Besuch des Fischerörtchens Camara de



Lobos führte die Fahrt vor allem zum Cabo Girao, mit rund 580 Metern die zweithöchste Steilklippe der Welt. War die Aussicht von hier schon immer atemberaubend, so ist mittlerweile noch ein Nervenkitzel besonderer Art hinzugekommen: Seit einigen Monaten existiert nämlich eine über das Kap

hinausragende Aussichtsplattform mit gläsernem Boden, den zu betreten durchaus etwas Überwindung kostet.

Den zweiten Tag in Funchal verbrachten wir gewissermaßen ganz traditionell: Wir besuchten die immer wieder großartige Markthalle, deckten uns mit frischem Obst ein (vor allem Sorten wie Silberbananen, Anonas und Philodendron, die bei uns kaum oder gar nicht erhältlich sind), kauften einen Strauß Blumen für unsere Kabine – und statteten natürlich unserem bevorzugten Weinhändler einen ausführlichen Besuch ab, um unsere Vorräte an dem von uns sehr geschätzten Madeira-Wein aufzustocken.



**16. + 17. April:** Santa Cruz de Tenerife, Teneriffa.

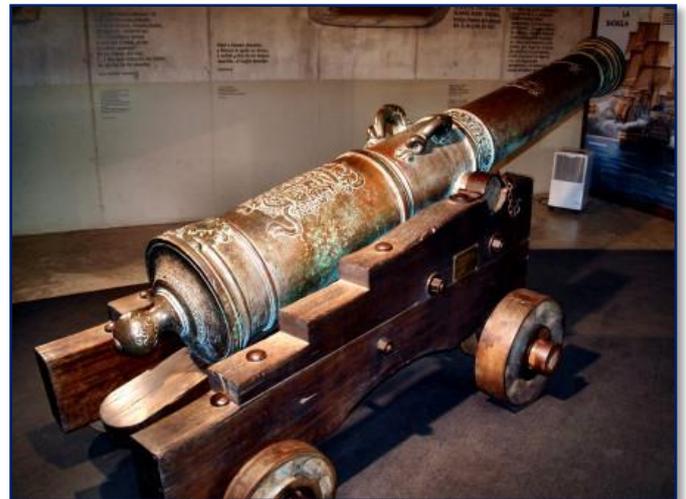
Da wir in Santa Cruz erst am Mittag eintrafen, beschränkten wir uns am ersten der beiden Tage darauf, durch die Stadt zu bummeln und die „Mercado de Nuestra Senora de Africa“ zu besuchen, eine sehr schöne Markthalle, wo wir einige Einkäufe erledigten.



Mercado de Nuestra Señora de Africa

Am zweiten Tag nahmen wir erneut einen Hop-on-Hop-off-Bus, wurden allerdings auch hier enttäuscht. Da am 17.4. neben der Rotterdam noch zwei weitere Schiffe (die *Costa Romantica* und die *MSC Musica*) im Hafen lagen und seitens der Busgesellschaft unbegrenzt Tickets verkauft wurden, waren die Busse völlig über-

lastet. An allen Haltestellen warteten ganze Schwärme von Touristen, so dass klar war, dass bei Verlassen des Busses die spätere Weiterfahrt nicht gewährleistet war. So verschafften wir uns per Rundfahrt einen schönen Überblick über die Stadt und besuchten die nahe gelegenen Ziele nach der Rundfahrt zu Fuß, unter anderem die Ruinen des Castillo San Cristobal, die man bei der Neugestaltung der Plaza de Espana wieder gefunden und gesichert hatte und wo auch die Kanone „El Tigre“ ausgestellt wird, mit der angeblich dem britischen Seehelden Nelson bei der Belagerung Teneriffas ein Arm abgeschossen worden war.



Innenhof der Casa de Colon

### 18. April: Las Palmas, Gran Canaria

Da wir diese Insel zum ersten Mal besuchten, entschieden wir uns hier für einen geführten Ausflug zu den Sehenswürdigkeiten der Insel. Ein guter Führer zeigte uns die wichtigsten Punkte von Las Palmas (u.a. das wunderschöne Hotel Santa Catalina, die Casa de Colon und die Kathedrale), brachte uns auf den Aussichtspunkt Caldera de Bandama (ein Vulkankrater) und zum Jardin Canarico, einem herrlichen botanischen Garten mit dem Schwerpunkt auf den endemischen Pflanzen der Ka-

naren. Alles zwar Ziele, das jedes für sich viel mehr Zeit erfordert hätte, aber insgesamt trotzdem eine schöne Übersicht über mögliche Ausflugsziele, wenn wir wieder mal nach Gran Canaria kommen.



### 19. April: Arrecife, Lanzarote

Lanzarote empfanden wir persönlich als eines der schwächsten Ziele dieser Reise. Da wir bereits bei einem früheren Aufenthalt den obligatorischen Ritt auf einem Kamel absolviert und auch die großartige Vulkanlandschaft besichtigt hatten, verzichteten wir auf größere Aktivitäten. Wir bummelten daher durch das nette Städtchen, erledigten in der Calle de Leon y Castillo einige Einkäufe und verkosteten (und kauften) den einzigartigen Wein der Insel.

### 20. April: Seetag.

### 21. April: Casablanca.

Ursprünglich hatten wir – mit Blick auf die Sicherheitslage in der arabischen Welt – erwogen, die *Rotterdam* in Casablanca nicht zu verlassen, entschieden

uns aber letztendlich doch für einen geführten, sechsstündigen Ausflug in die marokkanische Hauptstadt Rabat.

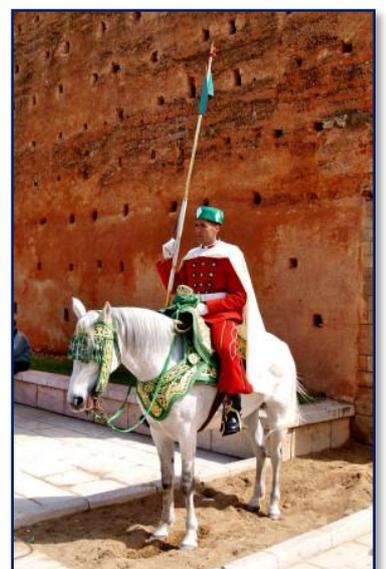
Eine Entscheidung, die wir nicht bereuten.

Das von HAL beauftragte Unternehmen (White Camel Tours) stellte einen einwandfreien Bus und sogar für jeden Gast ein Lunchpaket zu Verfügung, und ein sehr guter Führer zeigte uns die Höhepunkte Rabats. So sahen wir u.a. den Kö-



Eingangsbereich des königlichen Palasts

nigspalast, das Mausoleum Mohammed V., die Kasbah und die Chellah Rabats. Auf der Rückfahrt zum Schiff besuchten wir in Casablanca auch noch die berühmte Hassan-II.-



Wache vor dem...



... Mausoleum Mohammed V.

chsen Beteuerungen unseres Führers, man habe keinerlei Probleme mit dem arabischen Frühling etwas konterkarierte.

Moschee und (vermutlich obligatorisch) einen staatlich unterstützten und geregelten Kunsthandwerk-Markt.

Insgesamt ein empfehlenswerter und interessanter Ausflug, wenngleich wir die gesamte Atmosphäre in Marokko als nervös und angespannt empfanden: Überall war Militär zu sehen, das die zahlrei-



## 22. April 2013: Cadiz.

Da die *Rotterdam* fast direkt in der Innenstadt der alten spanischen Stadt festmachte, verzichteten wir hier auf eine Führung und sahen uns den schönen Ort auf eigene Faust an. Ein Highlight ist die barocke Kathedrale und der Kirchplatz, auf dem etliche Straßencafés dazu einladen, zu verweilen und dem Trubel zuzusehen.

Besonders empfehlenswert ist der in Cadiz hergestellte Sherry (besonders der trockene, weiße), zu dem man unbedingt ein Stückchen Turrón de Cadiz (ein traditioneller, sehr süßer Kuchen) probieren sollte.

Und auch der Hafen präsentierte Interessantes, und zwar in Form einer deutschen Schnellbootflotte (die *Frettchen*), das man hier aus nächster Nähe ansehen konnte.





Ausflugsboot vor Portimao

### 23. April: Portimao.

Wie bereits oben erwähnt gingen wir hier aufgrund der Probleme mit den Tenderbooten nicht an Land, sondern genossen von unserem Balkon aus - völlig stressfrei und ohne jegliche Wartezeit – die Aussicht und das schöne Wetter.

### 24 . – 26. April: Seetage.

Drei Tage auf See, in denen wir das Bordleben nochmals richtig genossen, unsere Eindrücke sortierten und nochmal richtig Erholung tankten.

Besonders bemerkenswert war die Menge an Delfinen, die die Rotterdam auf ihrem Weg nach Norden entlang der portugiesischen Küste begleiteten; solche große Schulen haben wir bisher noch nicht gesehen.



### 27. April: Rotterdam.

Ankunft, Ausschiffung und Transfer zum Flughafen.

**Insgesamt** hat uns diese Route mit ihrer guten Mischung aus See- und Hafentagen und ihren interessanten und abwechslungsreichen Zielen sehr gut gefallen. Ob man in Teneriffa wirklich zwei Tage verbringen muss, darüber könnte man zwar geteilter Meinung sein; wir würden diese Route aber jederzeit wieder fahren.

### Das Wetter, die Seeverhältnisse

Das **Wetter** konnte während unserer Reise mit so ziemlich allem außer Schneefall aufwarten. Bei unserer Abfahrt in Rotterdam machten Temperaturen im einstelligen Bereich, teilweise dichter Nebel und Winde bis 9 Bft den Aufenthalt im Freien ziemlich unangenehm.

Je weiter wir nach Süden kamen, desto besser wurden die Bedingungen: In Lissabon empfing uns Sonnenschein und Temperaturen um die 16° C, Madeira und die Kanaren boten um die 20° C, Casablanca sogar über 25° C, jeweils mit einem bunten Mix aus Sonne und Wolken.

Auf der Rückfahrt erwarteten uns – erwartungsgemäß – erneut sinkende Temperaturen (Rotterdam wiederum mit ca. 12° C) und ein sehr kalter Wind, der wiederum zum Aufenthalt im Schiffsinnen zwang.

Wenngleich der April natürlich kein Sommermonat ist, waren wir doch etwas enttäuscht.

Die **Seeverhältnisse** entsprachen weitgehend dem Wetter. Unmittelbar nach dem Auslaufen geriet die *Rotterdam* in schwere See mit Wellenhöhen von 5 – 7 Metern (das HAL-Cruise-Log vermerkt hier lapidar „very rough seas“), was wir insofern als sehr unangenehm empfanden, als wir keinerlei Möglichkeit hatten, uns langsam an die Schiffsbewegungen zu gewöhnen.

Im Bereich Madeiras und der Kanaren beruhigte sich die See, und vor allem am Seetag zwischen Arrecife und Casablanca sahen wir einen so glatten Atlantik, wie wir ihn bisher noch nie erlebten. Auch auf der Rückfahrt nach Norden (wir befürchteten nach der rauen Hinfahrt schon das Schlimmste) wurden wir glücklicherweise von schwerer See verschont.

Insgesamt ist daher die von uns befahrene Route nichts für ausgesprochene Sonnenanbeter, zumindest nicht im Frühjahr. Und mit Blick auf die Seeverhältnisse würden wir sie auch Kreuzfahrtanfängern nicht unbedingt empfehlen.

### Das Schiff

Die *Rotterdam* wurde von Fincantieri für HAL gebaut und 1997 in Dienst gestellt; eine größere Überholung fand 2012 statt. Sie ist rd. 62.000 BRZ groß, kann bis zu 1400 Passagiere aufnehmen (beides Reederei-Angaben) und zählt damit zu einer mittleren Schiffsgröße.

Von **außen** bietet sich, nicht zuletzt aufgrund der dunkelblauen Bemalung des Rumpfes, der Anblick eines eher klassischen Hochseeschiffes; zwar sind Balko-

ne auf den Decks 6 und 7 vorhanden, sie sind jedoch gut integriert und stechen nicht ins Auge. Ein lang gestreckter Bug (das Vorschiff ist übrigens für Passagiere zugänglich, zumindest im Hafen) und die stromlinienförmig geneigten Aufbauten tragen das ihre dazu bei, dass die *Rotterdam* insgesamt schnittig wirkt. Als Kontrapunkte fallen leider die Zwillingschornsteine auf, die man einfach als senkrechte Tonnen auf die Aufbauten gesetzt hat. Wirkt etwas wie bei Costa. Glücklicherweise verzichtete man aber darauf, diese Schornsteine auch noch in Signalfarben zu lackieren.

Im **Innenbereich** dominieren gedeckte Erdfarben, insbesondere verschiedene Brauntöne, dunkles Rot und dunkles Grün, und viel Messing. Die gesamte Einrichtung ist bewusst zeitlos gehalten und weist vermutlich nicht zufällig Anklänge an die große Zeit der Linienschiffahrt vor dem Siegeszug des Luftverkehrs auf. Insgesamt wirkt die *Rotterdam* gediegen und auf unaufdringlich-zeitlose Weise elegant.

Der Erhaltungszustand in den Passagierbereichen ist sehr gut; wir haben mit einer Ausnahme (eine öffentlichen Toilette) eigentlich keine Stellen gefunden, die das Alter des Schiffs verraten hätte.

Auffällig ist auch das gut durchdachte, klare Konzept der öffentlichen Räume; nach einem ersten Rundgang ist es fast unmöglich, sich zu verlaufen. Auch die Größe der öffentlichen Räumlichkeiten ist mehr als nur ausreichend: Wir haben



immer und überall einen Platz gefunden, und zwar ohne große Suche.

Besonders erwähnenswert ist – wie auch schon auf der *Maasdam* – der umfangreiche Blumenschmuck. Es gab keinen Bereich, wo nicht wenigstens ein Blumenstrauß oder ein großes Gesteck einen schönen Akzent gesetzt hätte. Und apropos Akzent: Auch der Schmuck mit Kunstwerken aller Art war auf der *Rotterdam* bemerkenswert, von Bildern der verschiedenen Schiffe dieses Namens in den Treppenhäusern über riesige, wandfüllende Gemälde bis hin zu

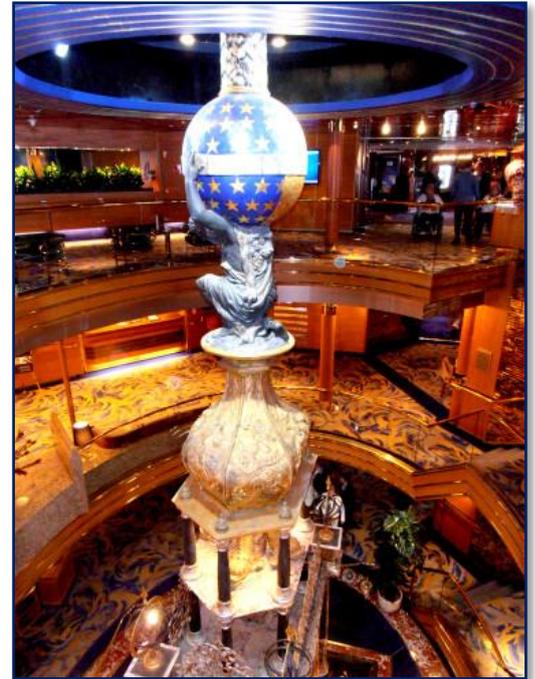
Statuen wie z.B. Nachbildungen einiger chinesischer Terrakotta-Krieger.

Insgesamt haben die *Rotterdam* insoweit als richtiges Wohlfühlschiff kennen und schätzen gelernt.

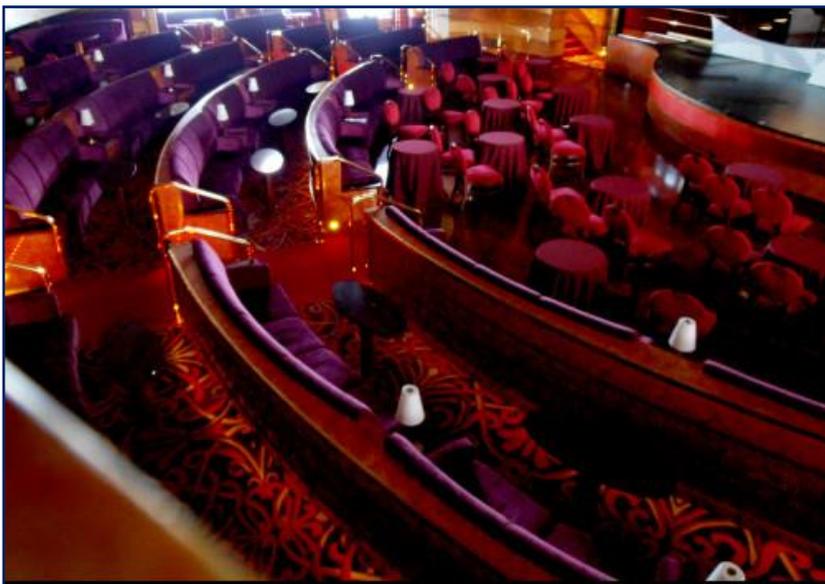
Eine Auswahl der **öffentlichen Räume** im Detail:

Der Mittelpunkt des Schiffes ist zweifellos das **Atrium**. Es ist verschwenderisch mit Messing ausgestattet und erstreckt sich über die Decks 3, 4 und 5. Auf Deck 4 beherbergt es die Rezeption, das Landausflugsbüro und die Foto- und Kunstgalerie. Auf Deck 5 umgeben die Bordgeschäfte und die Ocean Bar das Atrium. Auf Deck 3 findet sich – nichts. Nur einige Schreibtische, die bisweilen von den Repräsentanten verschiedener Reiseveranstalter genutzt wurden. Eigentlich schade, ein oder zwei Sitzgruppen wären nicht schlecht gewesen.

Geschmückt wird das Atrium von einer riesigen Weltzeituhr in barockem Stil, gekrönt von einem Atlas, der eine Weltkugel und darüber hinaus die Decke des Atriums trägt. Wenngleich Kunst natürlich Geschmackssache ist, so ist dieses Ungetüm von Uhr in unseren Augen eines der hässlichsten Stücke, die wir jemals auf See gesehen haben. Reine Platzverschwendung...



Vor dem Atrium findet man auf den Decks 4 und 5 das Schiffstheater, genannt **Showroom at Sea**.



Der Showroom at Sea bietet auf dem Parkett auf Deck 4 bequeme, in Lila gehaltene Sofas mit viel Beinfreiheit sowie unmittelbar vor der Bühne einige Tischchen mit roten Stühlen (scheint ein bisschen eine Spezialität von HAL zu sein). Auf dem Balkon auf Deck 5 finden

sich ebenfalls bequeme Polsterbänke. Die Sicht ist von fast allen Plätzen recht gut, störende Säulen gibt es nicht. Von der Ausstattung ist das Theater eher

schwach bestückt; man sieht deutlich, dass große Production-Shows wie bei andere Gesellschaften bei HAL nicht auf dem Programm stehen (siehe auch Unterhaltung).

Achtern des Atrium auf Deck 4 sind das **Wajang Theater** und der **Pinacle Grill** untergebracht.

Beim Wajang Theater handelt es sich um ein kleines Kino, in dem während der Reise auch tatsächlich ein täglich wechselndes Programm angeboten und das außerdem für Kochvorführungen genutzt wurde.

Der Pinacle Grill ist eines der Zuzahlrestaurants des Schiffes, mit weißen Polsterstühlen und schwarzem Holz ein äußerst eleganter Raum.



Auf Deck 5 wird das Atrium, wie bereits erwähnt, von der **Ocean Bar** begrenzt, eigentlich eher einer kleinen Lounge als einer Bar. In der Ocean Bar findet sich nämlich ein Flügel (und auch täglich Live-Musik) und eine gelegentlich sogar genutzte Tanzfläche. Eingerichtet ist die Bar mit kleinen, beinahe schon intimen Sitzgruppen mit bequemen Polstersesseln.

Farblich dominieren Rot und Ocker. Insgesamt ein sehr angenehmer Ort, um bei guter Musik aufs Dinner zu warten.

Weiter achtern liegen weitere Geschäfte, das Casino und die **MIX Lounge**, die unmittelbar in einander übergehen. Das MIX ist mit modernen, hochlehnigen Stühlen in Lila und kräftigem Ocker und dazu passenden Sofas eingerichtet. Als kleine Besonderheit greift der Teppich des MIX das Emblem dieser Lounge, einige ineinander verschlungene Cocktailgläser, auf. Das MIX wäre trotz der

etwas unbequemen Bestuhlung (hier ging klar Form vor Funktion) ein angenehmer Ort gewesen, wäre es ordentlich vom Casino abgeschirmt gewesen. Genau das war es aber leider nicht. Und da im Casino das Rauchen gestattet war, waberten



nicht selten Nikotinschwaden durchs MIX und auch weiter achtern gelegene Schiffsbereiche.

Ziemlich ekelhaft. An manchen Tagen sind wir hier nur mit angehaltenem Atem durchgeilt; an einen längeren Aufenthalt war eigentlich nie zu denken.

Weitere öffentliche Räume auf Deck 5 sind die Explorer's Lounge auf Steuerbord – eine schöne Lounge, wo



nach dem Dinner zu klassischer Streichmusik spanischer Brandy und Kaffee angeboten wurde – und an Backbord das **Explorations Café**, eine Mischung aus Kaffee-Bar, Bibliothek, Les- und Internetraum. Wie bei solchen Multifunktionsräumen häufig zu beobachten funktio-

niert dieses Konzept nach unserer Auffassung nicht wirklich gut. Als Café ist es uns zu ungemütlich, als Lese-Raum zu laut und zu belebt, zumal die Auswahl an Büchern äußerst begrenzt war (zwei kleine Regale). So nutzten wir das Explorations Café nur einmal: Nämlich, um am letzten Tag der Reise online für unseren Flug einzuchecken und die Bordkarten auszudrucken.

Das Heck des Schiffes wird auf den Decks 4 und 5 vom Hauptrestaurant der *Rotterdam* eingenommen, nämlich dem **La Fontaine Dinning Room**.

Das La Fontaine ist mit Tischen verschiedener Größe eingerichtet (von zwei bis acht Plätzen) und wartet mit bequemen, mit rotem Leder gepolsterten Arm-



stühlen auf. Leider werden auch auf der *Rotterdam*, wie bereits auf der *Maasdam*, diese bequemen und schönen Stühle an Gala-Abenden unter weißen Hussen versteckt. Auf der *Rotterdam* passen die Hussen im Gegensatz zur *Maasdam* wenigstens, wirkten aber bei weitem nicht so edel wie

die Stühle selbst. Schade. Die Platzverhältnisse sind hervorragend; zwischen den Tischen herrscht nicht nur ausreichend Platz für einen einwandfreien Service bei den Mahlzeiten, sondern auch genug Raum, um seinen Platz erreichen und wieder verlassen zu können, ohne die Gäste an anderen Tischen stören oder anrempeln zu müssen. Nach unserer Erfahrung keineswegs eine Selbstverständlichkeit.

Die beiden Decks werden durch eine zwei-flügelige Treppe verbunden, die ein Podium einschließt, auf dem während des Dinners leichte Klassik bespielt wird. Große, raumhohe Fenster am Heck und große Fenster an den Seiten lassen den Raum hell und freundlich erscheinen.

Auf Skulpturen o.ä. hat man im La Fontaine verzichtet, was dem Raum gut bekommt, insbesondere, wenn man an solche Monstrositäten wie die Uhr im Atrium denkt. Insgesamt empfanden wir das La Fontaine als einen der schönsten Räume auf der *Rotterdam*.

Als weitere Möglichkeit für eine Mahlzeit bot sich das **Lido Restaurant** auf Deck 8 an – das Büffetrestaurant der *Rotterdam*. Das Lido Restaurant ist mit kleinen Tischchen mit hellen Kunststoffplatten, überwiegend 2er- und 4er-Tische ausgestattet sowie bequemen Armstühlen. Am Abend wurden hier weiße Tischdecken aufgelegt, was dem Lido einen gewissen Hauch von Eleganz verlieh.

Die Speisenausgabe erfolgte über zwei Ausgabelinien, eine Anordnung, die mittlerweile etwas veraltet anmutet und leider Kantinenatmosphäre vermittelt; da ist die Konkurrenz mit ihren Insellösungen mittlerweile weiter.

Anzumerken ist, dass sich hier auch das **Canaletto**, das zweite Zuzahlrestaurant des Schiffes, befindet; das Canaletto ist einfach ein kleiner Teil des Lido-Restaurants, der abends mit Raumteilern abgeteilt wird. Keine besonders ansprechende Lösung, und schon gar kein Vergleich mit dem eleganten Pinnacle Grill.

Was uns das Lido etwas verleidete, war die hektische Atmosphäre, die das Restaurant ausstrahlte. Ständiges Kommen und Gehen und eine hohe Lautstärke vermittelten den Eindruck von Bahnhofskneipe. Wir haben daher das Lido auch meist gemieden.

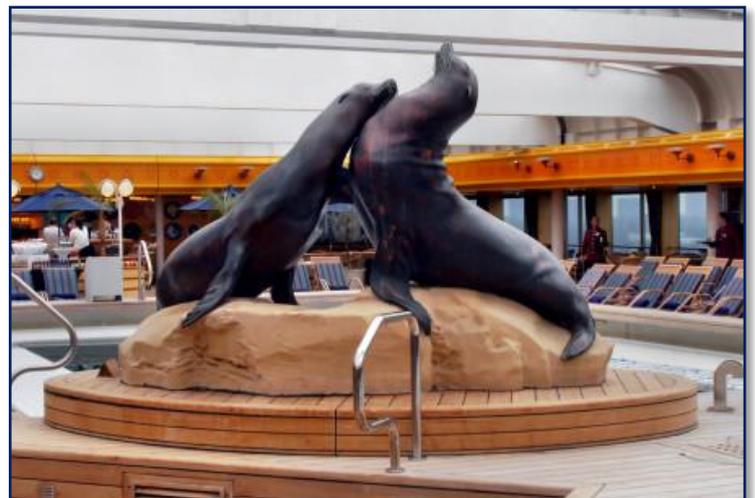
Vor dem Lido Restaurant befindet sich der Hauptpool des Schiffes, der **Lido**



**Pool.** Der Pool selbst ist ein mittelgroßes Schwimmbecken, das an seinem bugwärts gelegenen Ende von zwei großen Whirlpools flankiert wird. Zu beiden Seiten des Pools sind Reihen von Stahlrohrliegen mit braunem Kunststoffgeflecht (und dicken Polstern) aufgestellt, hinter denen Tische und Sitzgruppe arrangiert sind. Der Bodenbelag besteht aus rutschsicherem Kunststoff in Teak-Optik.

Handtücher und auch Woldecken waren während unserer Reise unbegrenzt erhältlich (sie wurden in entsprechenden Stationen zur Selbstbedienung bereit gelegt), und zwar (Hört gut zu, liebe RCI-Leute), ohne dass man seine Kabinenummer registrieren lassen musste oder sogar eine Inrechnungstellung angedroht bekam.

Als Schmuck hat man die Skulptur zweier kämpfender Seelöwen aufgestellt, die uns recht gut gefiel. Der Lido Pool verfügt über ein bewegliches Dach, das während unserer Reise aufgrund der Witterung häufig teilweise, manchmal auch ganz geschlossen wurde. Bei einer



kompletten Schließung wurde der Raum allerdings schnell dunstig und schwül, so dass wir ihn an diesen Tagen nicht nutzten. Bei kompletter Öffnung des Dachs bei schönem Wetter entstand schnell ein Mangel an Schattenplätzen – die schattigen Plätze unter der Joggingbahn auf Deck 9 waren ja für Liegen nicht zugänglich, da, wie bereits erwähnt, dort durchgehend Tische standen. Insgesamt ist damit der Lido Pool in unseren Augen zwar schön, aber eigentlich nicht für einen ganztägigen Aufenthalt geeignet, und wir haben schon praktischere Poolbereiche gesehen.

Achtern vom Lido Restaurant findet sich ein zweiter Pool, **The Retreat** genannt. The Retreat ist ein offener Pool mit Ausblick über das Heck und mit Liegen, die



mitten im Wasser stehen, in Art einer kleinen Poollandschaft gestaltet. Ein Aufenthalt hier wurde uns aber durch zwei Faktoren verleidet: Zum einen gibt es hier keinerlei Schatten. Und, viel schlimmer, ist The Retreat neben dem Casino der zweite Bereich des Schiffes, an dem das Rauchen gestattet war. Zwar nur an einer Seite. Aber leider hat auch HAL noch keinen Weg

gefunden, den Nikotinqualm so zu erziehen, dass er sich tatsächlich an die Vorschriften hält und auf seiner Seite bleibt. Je nach Windrichtung glich daher The Retreat zuweilen eher eine Art Räucherzimmer als einem Pool.

Auffällig war übrigens hier die starke Verschmutzung des Bodens. Es handelte sich dabei, wie unschwer zu erkennen war, vor allem um Dieselrußflocken aus den Schornsteinen. Ein technisches Problem, wie es übrigens auch auf der Heckpromenade auf Deck 3 auftrat. Sollte man sich mal Gedanken machen, wie man es abstellen kann; eine Kabine mit Heckbalkon würden wir bis dahin auf der *Rotterdam* nicht buchen.

Unser Lieblingsplatz auf der *Maasdam*, das Promenadendeck, existiert natürlich auch auf der *Rotterdam*, lädt aber leider hier eigentlich nicht zum Verweilen ein.

Zwar ist auch das Promenadendeck der *Rotterdam* herrlich mit echtem Teakholz beplankt und mit Deckchairs aus echtem Teakholz edel ausgestattet. Allerdings gibt es auf der *Rotterdam* erheblich mehr Lanai-Suiten als auf der *Maasdam*, so dass hier ein großer Teil der Deckchairs – und praktisch alle mit ungehinderter Aussicht – für Lanai-Gäste reserviert sind. Für alle anderen stehen lediglich Deckchairs mit Aussicht auf Stahlwände bzw. das stählerne Schanzkleid zu Verfügung bzw. die Chairs auf den Heckgalerien auf den Decks 2 und 3, wobei es hier wegen der dort angebrachten Luftauslässe recht laut zugeht.

Unser **Kabine** (Kat. A, Deck 6, vorderes Schiffsdrittel) entsprach vom Design her dem Rest des Schiffes: Überwiegend in verschiedenen Brauntönen gehalten wirkte auch sie zeitlos und elegant.



Bei einer Gesamtgröße von rund 28 m<sup>2</sup> bot sie ein sehr bequemes Doppelbett (mit drei verschiedenen Kissen in verschiedenen Härten pro Person ausgestattet), einen Wohnbereich mit einem großen Sofa (zu einem Zusatzbett ausziehbar), einem Tisch, einem Schminktisch mit Polstersessel sowie einem kleinen Kühlschrank mit Minibar

(und auch einem Satz entsprechender Gläser). Genug Platz also, um sich richtig auszubreiten und auch einen Tag mit schlechtem Wetter bequem auf der Kabine verbringen zu können.

Der Stauraum war sehr großzügig, selbst für eine mehrwöchige Reise.

Der Balkon (HAL bestand darauf, ihn als „privates Promenadendeck“ zu bezeichnen) wies ebenfalls eine ordentliche Größe auf und war für richtige Liegen groß genug, anders als die begehbaren Fensterbretter, die auf manchen Schiffen als Balkone angeboten werden. Seine Einrichtung fiel allerdings gegenüber dem Rest deutlich ab: Sie bestand aus einer Stahlrohrliege und einem Stahlrohrstuhl (die gleichen Modelle wie am Lido Pool) und einem kleinen Tisch-

chen, das sichtlich am Ende seiner Brauchbarkeit angekommen und obendrein für eine Mahlzeit viel zu klein war. Schade. Liebe Holland-Americaner, wenn Ihr schon von einem „Promenadendeck“ sprecht, dann richtet es doch bitte auch genauso ein: Nämlich mit zwei der schönen Deckchairs wie unten auf Deck 3. Sollte doch wirklich nicht die Welt kosten. Als absolutes No-Go müssen wir wieder mal die Raucherpolitik bezeichnen; HAL gestattet nämlich auf allen Balkonen uneingeschränkt das Rauchen. Wir hatten zwar insofern Glück, dass einer unserer Nachbarn ebenfalls Nichtraucher war und der andere nur zwei-, dreimal täglich eine Zigarre paffte, was die Belästigung in Grenzen hielt. Wir lernten allerdings auch Mitreisende kennen, die während der Reise umzogen, weil ihr Balkon wegen eines Kettenrauchers nebenan nicht nutzbar war. Vielleicht, liebe HAL-Leute, solltet ihr wie viele Hotels einfach mal darüber nachdenken, Raucher- und Nichtraucherkabinen auszuweisen? Würde vielleicht die Sache etwas entschärfen...

Das Bad war ebenfalls für Kreuzfahrtverhältnisse großzügig und – neben Toilette und Waschtisch – anstelle einer Dusche mit einer kleinen (Sitz-)Badewanne eingerichtet, die gleichzeitig als Duschwanne diente. Die Wanne verfügte sogar über eine Whirlpool-Ausstattung, die wir allerdings nur einmal ausprobierten. Das Gerät produzierte nämlich herzlich wenig Blubber-Blasen, dafür aber – zumindest gefühlt – so viel Lärm wie ein startender Düsenjet. Das Bad war auch der einzige Platz an Bord, dem man das Alter des Schiffes ansah. Das Acryl der Wanne war verkratzt, die Armaturen teilweise hässlich schwarz angelaufen, und am Türrahmen fanden sich deutliche Rostspuren. Ausgestattet war das Bad mit recht hochwertigen Körperpflegeprodukten (Elemis), die in Spendern zur Verfügung gestellt wurden.

Die Klimaanlage arbeitete sehr effizient und ließ sich fein einstellen. Allerdings war auch sie alles andere als leise und hatte obendrein die schlechte Angewohnheit, ab und zu kleine, feine Dieselrußflocken auszuspucken. Da liegt garantiert ein Problem mit der Filterung am Lufteinlass vor.

Die Schallisolierung muss als mäßig bezeichnet werden; wir nahmen teilweise regen Anteil an den Ehestreitigkeiten in der Nachbarkabine.

Als echtes Problem stellte sich die Verarbeitung heraus. Miserabel wäre hier geprahlt gewesen; schon bei ruhiger See gab es kein Panel, keine Schraube, keine Niete und keine Verbindung, die nicht geklappert, gestöhnt, geächzt, gemammert oder gequitscht hätte. Und bei schwerer See übertönte diese Kakophonie manchmal sogar das Rauschen des Meers.

Insgesamt fanden wir die Kabine sehr angenehm und bequem, würden uns für eine einwandfreie Nachtruhe aber eine viel bessere Verarbeitung wünschen.

Die **See-Eigenschaften** der *Rotterdam* würden wir als unproblematisch einstufen. Zwar lässt sie es sich nicht nehmen, ihre Fahrgäste immer genau über die Seeverhältnisse auf dem Laufenden zu halten, dies aber eher ruhig und regelmäßig und damit gut erträglich. Als eher störend empfanden wir den Einsatz der Stabilisatoren. Zwar dämpften sie wie geplant die Rollbewegung des Schiffes, taten dies aber häufig mit einem scharfen, kurzen Rucken, das für uns wesentlich unangenehmer war als die Rollbewegung selbst. Vielleicht sollte man die Stabis einfach mal richtig einstellen bzw. abstimmen.

Was ist uns sonst noch zum Schiff aufgefallen?

Ach ja – da gibt's noch zwei Punkte.

Zum einen die **Temperatur** in den öffentlichen Räumen. Sie war nämlich zu hoch. Viel zu hoch. Im Speisesaal wurde das Dinner mitunter zu einer ziemlich Schweiß treibenden Angelegenheit, und im Theater überlegten wir mehrmals, ob wir uns nicht umziehen und nur mit zwei Saunatüchern bekleidet zur Vorstellung erscheinen sollten. Bitte, liebe HAL-Leute, dreht in Zukunft den Thermostaten ein paar Grad runter. Eine Jacke überzuziehen, wenn's zu kühl ist, stellt sicherlich das kleinere Übel dar.

Zum anderen müssen wir den **technischen Zustand** des Schiffes rügen, was uns umso seltsamer anmutet, als die letzte Überholung ja erst einige Monate zurückliegt. Während unserer knapp drei Wochen an Bord musste die Klimaanlage zweimal, die Wasserversorgung einmal abgeschaltet werden, jedes Mal über Stunden hinweg (glücklicherweise auch jedes Mal mit Vorwarnung). Einer der Aufzüge war öfter außer als in Betrieb. Und die Misere mit den Tenderbooten, die wir bereits erwähnten, finden wir besonders bedenklich, sprechen wir hier ja über Rettungsboote, die eigentlich immer, jederzeit und unter allen Umständen einsatzbereit sein sollten.

Was macht Ihr denn, liebe Holland-Americaner, wenn's nicht ums Tondern, sondern tatsächlich um eine Evakuierung geht? Euch für die Geduld der 300 Passagiere bedanken, die aufgrund technischer Probleme an Bord bleiben müssen?

Und eine andere Frage: Wenn schon die Tenderboote, die ja regelmäßig benutzt werden, in einem so schlechten Zustand sind, wie sieht's dann eigentlich mit den anderen Booten aus?

Alles nicht sehr vertrauenerweckend; da muss einfach mehr investiert werden.

### Die Verpflegung

Die Verpflegung auf der *Rotterdam* war, anders als auf der *Maasdam* vor einem Jahr, in praktisch allen Bereichen und durchgängig gut bis sehr gut, vereinzelt sogar ausgezeichnet.

Den schwächsten Bereich stellte im Grunde das **Frühstück** im Büffetrestaurant dar. Qualitativ zwar gut, war die Auswahl für unsere Bedürfnisse ausgesprochen mäßig. Es gab zwar eine gute Auswahl an warmen Speisen und eine überwältigende Auswahl an Eierspeisen, jedoch nur wenig für die, die beides nicht mögen. Für ein kaltes Frühstück standen nur ein, manchmal zwei Wurstsorten, eine Käsesorte und Lachs zur Verfügung. Brot und Brötchen gab es ebenfalls meist nur in einer Sorte. Einziger Lichtblick war die gute Auswahl an Säften, der Orangensaft wurde sogar frischgepresst angeboten. Der Tee im Lido war gut, der Kaffee aus dem Automaten fast ungenießbar; interessanterweise wurde von HAL stets zusätzlich ein großer Spender mit der Aufschrift „Strong Coffee“ aufgestellt, der interessanterweise aber stets leer war, wenn wir diesen starken Kaffee probieren wollten.

Überwiegend hielten wir uns zum Frühstück an den La Fontaine Speisesaal, wo in ruhiger Atmosphäre eine täglich gleichbleibende, aber gute Auswahl an verschiedenen Speisen erhältlich war, und dies in sehr guter Qualität. Wo auf der *Maasdam* viele Frühstücksteller ganz offensichtlich bereits am Abend vorher vorbereitet und in Kühlung gestellt worden waren, wurde auf der *Rotterdam* alles frisch zubereitet, so dass auch Sonder- oder Änderungswünsche keinerlei Probleme darstellten. So soll es sein. Und die paar Minuten längere Wartezeit nahmen wir da gerne in Kauf.

Zum **Lunch** hielten wir uns überwiegend ans Büffetrestaurant, wo eine tägliche wechselnde Auswahl in guter Qualität zur Verfügung stand. Angenehmerweise wurden zumindest die warmen Speisen nicht für die Selbstbedienung freigege-

ben, sondern von Köchen vorgelegt, was wir als sehr gut und hygienisch empfinden. Sehr ansprechend und köstlich waren auch die indonesischen Spezialitäten, die zwar nicht täglich, aber während der Seetage häufig im Angebot waren.

Einen Lunch nahmen wir im Hauptspeisesaal ein (im Rahmen einer Veranstaltung für die Mitglieder der Mariner-Society) und erhielten hier die beste Mahlzeit während unserer Reise auf der *Rotterdam*, und das lag nicht am kostenlosen Glas Champagner. Hier zeigte die Küche so richtig, was sie kann.

Das **Dinner** nahmen wir meist im La Fontaine ein, wo man eine täglich wechselnde, gute Auswahl in sehr guter Qualität servierte. Als einzigen Minuspunkt müssen wir die fehlende Würze mancher Gerichte kritisieren; unser Steward bestätigte auf Nachfrage unseren Verdacht, dass man dies mit Rücksicht auf den Durchschnittsgeschmack der Gäste bewusst so handhabte. Man durfte sich also nicht scheuen, auch mal selbst zu Salz und Pfeffer zu greifen.

Angenehmerweise bot HAL ganz offiziell das an, womit wir bei anderen Reedereien schon spektakulär scheiterten, nämlich die Möglichkeit, reduzierte Portionen zu bestellen. Diese kleineren Portionen hatten meist die halbe Größe – manchmal etwas mehr – der regulären Portionen und waren für uns damit völlig ausreichend; gut essen ist in unseren Augen nämlich etwas anderes als viel essen.

Positiv hervorzuheben ist auch die Qualität des Kaffees zum Dessert. Echter, starker Sumatra-Kaffee. Fantastisch. Warum nicht überall so?

Zwei- oder dreimal aßen wir im Lido zu Abend, wo ebenfalls eine gute Auswahl und eine gute Qualität zur Verfügung standen, wenngleich das Niveau das des La Fontaine nicht erreichte.

Das Canaletto und den Pinnacle Grill nutzten wir nicht; angesichts des Gesamtniveaus erschien uns das als überflüssige Ausgabe.

Einen deutlichen Ausreißer nach unten stellte leider der **Kabinenservice** dar. Bei den Gelegenheiten, bei denen wir auf unserer Kabine frühstückten, wurde unpünktlich geliefert (nämlich stets zu früh) und teilweise unvollständig. Liebe HAL-Leute, wenn wir zu zweit vier Brötchen bestellen, möchten wir, ob Ihr's glaubt oder nicht, auch vier Brötchen essen. Und nicht nur zwei. Und dass Ihr statt vier gleich acht Portionen Butter mitschickt, macht's irgendwie auch nicht besser. Mangels Möglichkeit, die Butter aufzustreichen, wisst Ihr...

Als Ausgleich wurde ein Lunch (zwei Tassen Brühe und einige Cracker, ziemlich aufwendig, zugegeben) erst nach einer Stunde geliefert, und das auch noch ziemlich kalt.

Schwach waren leider auch die kostenlosen Getränke zum Lunch und zum Dinner am Büffet. Es gab Eiswasser, das erbärmlich nach Chlor schmeckte, Eistee, und... nichts. Nicht einmal eine selbst gebraute Limonade. Echt etwas schwach...



Kulinarische Großereignisse wie ein Mitternachtsbüffet gibt es mittlerweile fast nirgends mehr, und umso mehr anerkennen wir, dass sich HAL wenigstens die Mühe machte, ein Schokoladen-Dessert am Lido-Pool zu veranstalten. Zwar war die Qualität der Kuchen eher einfach, aber die Verzierungen waren sehenswert und zumindest die Crepe mit warmen Früchten ausgesprochen lecker.

ten ausgesprochen lecker.

Insgesamt lässt sich auf der *Rotterdam*, anders als auf der *Maasdam*, ohne Probleme und mit Fug und Recht feststellen, dass die Verpflegung den Vergleich mit anderen Anbietern des Premium-Sektors in keiner Weise zu scheuen braucht.

### Das Personal, der Service

Die *Rotterdam* verfügte während unserer Reise über rund 600 Besatzungsmitglieder. Das Servicepersonal stammte zum größten Teil aus Indonesien, vereinzelt noch von den Philippinen. Das Führungspersonal kam meist aus Europa (unser Assistent Maitre´d war Deutscher), wobei das nautische Personal überwiegend von Niederländern gestellt wurde.

Während wir mit dem Führungspersonal wenig Kontakt hatten, bestachen die indonesischen Besatzungsmitglieder fast alle mit einer herzlichen, offenen

Freundlichkeit, wie man sie eher Familienmitgliedern als zahlenden Gästen entgegenbringt. Dies ging z.B. so weit, dass wir mit unserem Kellner im Speisesaal nicht nur umfassend plauderten, sondern er uns sogar – aus seinem eigenen, privaten Vorrat! – indonesisches Sambal brachte, als wir erwähnten, dass wir stärker gewürzte Speisen schätzen. Dies alles natürlich, ohne die Pflichten oder den perfekten Service zu vernachlässigen.

Auch Personal, mit dem wir nicht unmittelbar zu tun hatte, grüßte freundlich auf den Gängen (ebenfalls nicht unbedingt selbstverständlich) und achtete stets darauf, dem Gast zu helfen, wie z.B. im Büffetrestaurant, wo die Stewards eben nicht nur Geschirr abräumten, sondern eben auch mal eine Tasse Tee oder ein Glas Saft an den Tisch brachten oder Gästen auf Wunsch beim Tragen der Tablett halfen.

Beeindruckend fanden wir auch die liebevolle Sorgfalt, mit der an Bord der Rotterdam Details aus der großen Vergangenheit gepflegt wurden. Dies beginnt mit den Livrees und endet bei solchen Kleinigkeiten wie einem Steward, der am Abend mit einem Gong durch die Bars und Lounges eilte, um das Dinner anzukündigen.



Leider gibt es allerdings kein Licht ohne Schatten, und dieser Schatten war unser Kabinesteward. Unsere erste Begegnung (mit dem gleichgültigen Achselzucken bei der Frage nach unserer fehlenden Reisetasche) war hier Programm: Seine Arbeiten erledigte er entweder nicht, verspätet oder oberflächlich. So wurde z.B. unser Bad während unserer Reise nicht einmal gründlich gereinigt, benutzte Gläser wurden einfach ungespült ins Regal zurück gestellt, und er benötigte drei Tage, um einen kleinen Obstkorb auf die Kabine zu bringen. Diese Liste ließe sich noch erheblich erweitern.

Hoffentlich verlängert HAL seinen Vertrag nicht; er beschädigt den Ruf seiner Kollegen in nicht hinzunehmender Weise.

Was man bei keinem der Stewards erwarten darf, sind deutsche Sprachkenntnisse. Einige der Servicekräfte sprachen Niederländisch, was uns aber herzlich

wenig nutzte. Zumindest Grundkenntnisse der englischen Sprache sollte man mitbringen, wenn man mit der *Rotterdam* fahren möchte.

Insgesamt haben wir den Service an Bord der *Rotterdam* genossen und sind der Meinung, dass das Personal einen der ganz großen Pluspunkte des Schiffes darstellen. Dass Gäste nur wegen dem Personal immer wieder mit HAL fahren, können wir voll und ganz verstehen.

### Das Publikum

Während unserer Reise fuhren rund 1350 Passagiere auf der *Rotterdam*; das Schiff war damit voll ausgebucht.

Den größten Teil, knapp zwei Drittel der Passagiere stammten aus den Niederlanden, der Rest überwiegend aus englisch-sprachigen Ländern, insbesondere aus Großbritannien, den USA und Kanada. Weitere Nationalitäten waren nur vereinzelt vertreten, u.a. einige asiatische Gäste. Deutsche waren weniger als ein Dutzend an Bord.

Durchsagen wurden entsprechend immer auf Englisch und Niederländisch gemacht, auch die Speisekarten gab es standardmäßig nur in diesen beiden Sprachen, obwohl deutsche Karten auf Wunsch (wir wünschten nicht, es war uns zu aufwändig) nachgereicht wurden. Umso höher ist es HAL anzurechnen, dass das Tagesprogramm immer auf Deutsch auf die Kabine geliefert wurde, und zwar in einer einwandfreien Übersetzung.

Der Altersdurchschnitt an Bord war extrem hoch, wir würden ihn mit mindestens Mitte 70 ansetzen; wir erregten mit der Aussage, noch im Arbeitsleben zu stehen, stets Aufsehen. Entsprechend hoch war der Anteil gehbehinderter Passagiere; wir haben noch kein Schiff gesehen, auf dem derartig viele Rollstühle und Elektro-Wägelchen unterwegs waren.

Kinder waren auch an Bord: Exakt drei.

Insgesamt empfanden wird dieses Publikum zwar nicht als unangenehm, aber als etwas gewöhnungsbedürftig; wir vermissten ein wenig das internationale Flair, das ein internationales Publikum normalerweise erzeugt.

## Die Unterhaltung

Während wir die Unterhaltung auf der *Maasdam* vor einem Jahr schlicht als Totalverlust abschreiben mussten, wurden wir auf der *Rotterdam* zu unserer Überraschung zumindest **am Abend** durchaus gut bis sehr gut unterhalten; wir verließen nur eine Vorstellung vorzeitig, die von einem Komiker gegeben wurde, den wir schon auf der *Maasdam* gesehen hatten und dessen damals schon uralte und geschmacklose Witze leider nicht jünger oder besser geworden waren. Ansonsten traten gute Gastkünstler auf (überwiegend Musiker), und auch die Gesangsshows der bordeigenen Sänger war nicht nur gut vorgetragen, sondern auch gut choreographiert.

Unangenehm aufgefallen ist uns eine Reduzierung des Bordorchesters: Wo früher acht Musiker die Live-Begleitung übernahmen, waren auf der *Rotterdam* nur noch fünf vorhanden – und die Begleitung kam teilweise vom Band. Eine bedenkliche Entwicklung, vor allem vor dem Hintergrund des Premium-Anspruchs. Nicht mehr lange, und wir sprechen hier über Costa-Niveau...

Sehr gut waren die Musiker in den Bars und Lounges. Hier machte es immer wieder Spaß, sich einfach ein Plätzchen zu suchen zu zuzuhören.

Die Unterhaltung **am Tag** verdient diesen Namen eigentlich kaum; das Programm war sehr übersichtlich und beschränkte in erster Linie auf Werbeveranstaltungen für die Bordshops, den Pinnacle-Grill (getarnt als Kochvorführungen) und die Kunstversteigerungen. Auch die Lesungen waren diesmal nicht sehr interessant und vor allem auch kaum auf die Reise bezogen.

Macht aber nichts – wir hatten genug Lesestoff dabei und wollten ohnehin in erster Linie ein ruhiges Fleckchen mit Ausblick auf die See.

Das **Bordfernsehen** war ebenfalls nur für zwei Zwecke gut: Für die Seite mit den Schiffsinformationen und die Radiokanäle.

Ansonsten gab es nur einige englischsprachige Nachrichtenkanäle und einige Spielfilmkanäle mit alten Filmen – alles Sachen auf die wir gut verzichten konnten, ebenso wie auf die Möglichkeit, DVDs für den Player auf unserer Kabine ausleihen.

Das **Bordkino** brachte dagegen recht aktuelle Filme (z.B. „Life of Pi“, „Der Hobbit“) zu mehreren Zeiten am Tag, allerdings nur in englischer Sprache. Da uns

die niederländischen Untertitel entsetzlich nervten, verzichteten wir auf dieses Angebot.

Insgesamt erreichte die Unterhaltung auf der Rotterdam – oder besser gesagt, der Teil der Unterhaltung, der uns interessierte – ein vernünftiges Niveau, wenngleich auch hier durchaus Steigerungsmöglichkeiten bestehen.

### Die Nebenkosten

Den größten Posten machte wie immer das **Trinkgeld** aus, das in einer Höhe von 12 \$/Tag/Person automatisch dem Bordkonto belastet wurde. Dieser Betrag ist in unseren Augen angesichts der überwiegend gezeigten Leistungen nicht übertrieben, und gerade unsere Stewards im Speisesaal hatten sich durchaus noch etwas extra verdient.

Die von uns gebuchten **Landausflüge** lagen von den Kosten her im Rahmen. Ein Halbtagsausflug schlug mit ca. 50 €/Person, der sechsstündige Ausflug mit ca. 70 €/Person zu Buche.

Auch die Preise für die **Wäscherei** lagen mit 3,50 \$ für ein Hemd und mit 5 \$ für eine Hose im akzeptablen Bereich.

Als Bauernfängerei würden wir das viel beworbene Angebot „Ein ganzer Wäschebeutel für 20 \$“ einstufen – der Wäschebeutel war nämlich recht klein. Bei unserem Versuch war der Beutel bereits zum Platzen voll, als wir von der Summe der Einzelpreise noch deutlich unter 20 \$ lagen.

**Fotografien** (großformatig und sehr gut) wurden mit 13,50 \$ berechnet; kein Schnäppchenpreis, aber wesentlich günstiger als so manches Angebot, das wir auf anderen Schiffen schon hatten.

Auch die **Getränkpreise** waren eher moderat. Eine Flasche Mineralwasser wurde auf der Kabine (1 l, ohne Kohlensäure) mit rd. 3 \$ dem Bordkonto belastet, im Speisesaal (0,75 l, mit Kohlensäure) mit rd. 4 \$. Alkoholfreie Getränke (Cola etc.) kosteten rd. 2 \$ (in der Dose, 0,33 l), ein Cocktail war rd. 6 \$ aufwärts erhältlich, alles zuzügl. 15 % Serviceaufschlag.

Wein und Bier haben wir an Bord nicht getrunken.

Vermisst haben ein Soda-Package, wie es auf den Schiffen von RCI üblich ist.

### Unser Fazit

- Ordentliche Organisation.
- Elegantes, gediegenes, großzügiges Schiff in gutem Erhaltungszustand.
- Schöne und durch die vielen Seetage sehr erholsame Route.
- Gute bis sehr gute Verpflegung in allen Bereichen.
- Sehr herzliches und freundliches Personal mit insgesamt gutem Service.
- Vertretbare Nebenkosten.

Während wir bei der *Maasdam* vor einem Jahr das gewisse Extra vermissten, das eine Premium-Leistung ausmacht, kann die *Rotterdam* in unseren Augen vor allem aufgrund des tollen Personals und der sehr guten Verpflegung durchaus dem Premium-Sektor zugeordnet werden, wenngleich aufgrund einiger Unzulänglichkeiten nur knapp.

Sie ist damit für uns eine klare Empfehlung für jeden, der ruhige und gediegene Erholung sucht und ausreichende Englisch-Kenntnisse mitbringt. Ob man tatsächlich eine Balkonkabine bucht, sollte man sich allerdings angesichts der Raucherpolitik gut überlegen; wir werden zukünftig eher auf Außenkabinen zurückgreifen.