

Durch den Panamakanal auf der *Norwegian Star*

14. Februar – 1. März 2015



Die An- und Abreise, die Organisation

Die **An- und Abreise** für unsere 21. Kreuzfahrt organisierten wir wie mittlerweile fast immer selbst – inzwischen haben wir hier so viel Routine, dass wir auf größere Unterstützung nicht mehr angewiesen sind. Bei den Flügen nach Miami bzw. von Los Angeles ließen wir uns durch die günstigen Preise verlocken, bei Lufthansa zuzuschlagen, was sich als schlechte Wahl herausstellte; die vielen Streiks und Streikdrohungen brachten eine unangenehme Unsicherheit ins Spiel, und außerdem ist diese Fluggesellschaft auf der Langstrecke mittlerweile erbärmlich unbequem geworden. So sind wir froh, diese Flüge



A380 MÜNCHEN in FRA

abgewickelt zu haben, jetzt endgültig keine weiteren Lufthansa-Buchungen mehr zu besitzen und uns in Zukunft anderen Fluggesellschaften zuwenden zu können.

Für unsere beiden **Vorübernachtungen in Miami** wählten wir das *Courtyard by Marriott Miami Downtown*, ein Haus, das wir bedenkenlos weiterempfehlen können: Es ist zwar schon etwas älter, aber frisch renoviert, insgesamt charmant, verfügt über ausgezeichnete Betten, und liegt, wie der Name schon sagt, sehr zentral, nur wenige Gehminuten vom Bayfront Park entfernt.

Und es bietet (obwohl man dafür keine große Werbung macht) gerade für Kreuzfahrer ein interessantes Extra: Für 5 \$ transportiert man die Gäste am Morgen zu den gewünschten Kreuzfahrtterminals. Was will man mehr.

Die **Einschiffung** auf der *Norwegian Star* im Hafen von Miami begann für uns gewissermaßen mit einem Paukenschlag: Eine freundliche NCL-Mitarbeiterin wies uns den Weg zur Gepäckaufgabe, wo uns ein weiterer, nicht ganz so freundlicher Mitarbeiter unsere beiden Koffer abnahm, auf einen großen Gepäckkarren schichtete – und für diesen Handgriff umgehend und nun gar nicht mehr freundlich 5 \$ abkassierte.

Ups. Ich muss zugeben, dass wir uns derart überfahren fühlten, dass wir tatsächlich zahlten. Irgendwie eine seltsame Angelegenheit, und irgendwie bezweifeln wir, dass NCL von dieser Praxis weiß.

Im Terminal reihten wir uns in eine sehr, sehr lange Warteschlange ein und nutzen die Wartezeit damit, den obligatorischen Gesundheitsfragebogen auszufüllen, der – NCL ist wirklich stark auf internationale Gäste ausgerichtet – wahlweise in spanischer oder russischer Sprache zur Verfügung stand (wir entschieden uns für spanisch). Die sehr, sehr lange Schlange rückte allerdings erstaunlich schnell vorwärts, da NCL nicht weniger als 36 (!) Schalter für den Check-In geöffnet hatte, so dass wir in knapp 20 Minuten unmittelbar vor dem Erfolg standen.

Dann – stürzte das Computersystem ab.

Eine gute halbe Stunde bewegte sich nichts mehr, außer den Reisenden natürlich, die in der jetzt wieder wachsenden Schlange mehr oder weniger geduldig von einem Fuß auf den anderen traten. Und auch danach, als es wieder vorwärts ging, arbeitete das System leider nur mit halber Kraft. Insgesamt benötigten wir von der Ankunft am Hafen bis zum Betreten des Schiffes daher knapp

zwei Stunden. Kein wirklich guter Wert, aber gut, wir nehmen jetzt einfach mal an, dass eine Computerpanne nicht zum Standard-Ablauf einer NCL-Einschiffung gehört.

Ganz hervorragend klappte die **Auslieferung des Gepäcks**. NCL wies zwar ausdrücklich darauf hin, dass dies bis 20.00 Uhr dauern könnte, aber unsere beiden Koffer standen bereits um 15.00 Uhr vor der Kabinentür. Fanden wir sehr angenehm, wir konnten nämlich dadurch in Ruhe und vor dem Abendessen auspacken und frische Kleidung anziehen.

Hm... ob hier die 5 \$ vielleicht doch Früchte trugen?

Die Organisation der **Landausflüge** darf ebenfalls als gut durchdacht bezeichnet werden. Alle unsere Ausflüge begannen und endeten pünktlich und umfassten stets das versprochene Programm.

Eine wirkliche Glanzleistung erbrachte NCL beim **Tendern** in Cabo San Lucas.



Man öffnete zwei Gangwayporten, an denen jeweils zwei Tender festmachen und besetzt werden konnten. Zusätzlich zu den vier eigenen Tenderbooten der *Norwegian Star* hatte man weitere vier Boote vom Hafen angemietet, so dass bereits nach weniger als einer Stunde keine Tendertickets mehr verwendet werden mussten. Und für die Rückfahrt zum Schiff konnte man sich fast aussuchen, welches Boot man benutzen wollte. Das war fast schon organisatorischer Overkill.

Auch die **Ausschiffung** in Los Angeles am Ende der Reise und der bei NCL zugebuchte **Transfer zum Flughafen** klappten reibungslos und flott. Wir verließen um 9.30 Uhr das Schiff anhand der uns zugewiesenen Farbe (eine Viertelstunde vor der vorgesehenen Zeit), waren um 10.30 Uhr durch die Einreise- und Zollkontrolle und wurden um 11.30 Uhr am Flughafen an unserem Terminal abgesetzt.

Insgesamt darf man daher NCL bescheinigen, dass man die Kunst, große Menschenmengen zu organisieren und zu führen, tadellos beherrscht. Das hat uns

ausgesprochen positiv überrascht, hatten wir auf unseren letzten Reisen eine solche gute Organisation leider eher selten.

Der Reiseverlauf

Im Hinblick auf die nicht unbedingt wirklich verlässliche Sicherheitslage in Mittelamerika hatten wir uns dafür entschieden, während dieser Reise auf individuelle Ausflüge zu verzichten und für jeden der Anlaufhäfen einen Reederei-ausflug gebucht.

Unsere Reise nahm damit folgenden Verlauf:

14. – 16. Februar: Miami, Florida.

Am Ankunftstag beschränkten wir uns nach Bezug unseres Hotelzimmers darauf, einige Besorgungen in Hotelnähe zu erledigen – und unseren Jetlag zu bekämpfen.

Der 15. Februar stand im Zeichen einer Stadtbesichtigung. Wir kauften uns Kar-



ten für eines der Hop-on-hopp-off-Unternehmen der Stadt (Big Bus Miami) und ließen uns bequem und in aller Ruhe die Stadt zeigen. Da Miami eine sehr junge Stadt ist, darf man

nicht mit Baudenkmälern o.ä. rechnen – aber insbesondere das Art-Deco-Viertel von Miami Beach und auch das Viertel der kubanischen Auswanderer, „Little Havana“ oder „Calle Ocho“ genannte, sind auf jeden Fall sehenswert.

Der 16. Januar war der Einschiffungstag: Ausschlafen, gut frühstücken, und endlich ab aufs Schiff...



17. + 18. Februar: Seetage.

Ausschlafen. Gut essen. Entspannen. Und sich darüber freuen, dass mit jeder Seemeile weiter nach Süden die Temperaturen stiegen.

19. Februar: Cartagena de Indias, Kolumbien.

In Cartagena nahmen wir an einer Stadtführung teil, die NCL in deutscher (!) Sprache anbot. Ein Führer in weit fortgeschrittenem Alter und entsprechend ausgesprochen bedächtigen Habitus, aber ein-



wandfreien Deutsch-Kenntnissen zeigte uns die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt, u.a. die voller kolonialer Pracht erhaltene Altstadt, die Festung San Felipe und das Kloster La Popa, das einen atemberaubenden Ausblick auf die Stadt bietet. Insgesamt ein sehr schöner und informativer Ausflug.

20. Februar: Passage des Panamakanals.

Per Schiff durch enge Schleusen und durch den tropischen Regenwald. Was für ein Erlebnis! Hier, denke ich, lassen wir am besten einfach die Bilder für sich selbst sprechen...



Sonnenaufgang über Colon und Blick in die French Passage





erster Blick auf die Gatun-Schleusen



Übernahme der Leinen zu den Mulis



Einfahrt in die erste Schleuse,...



... Ansicht vom Promenadendeck



letzter Blick zurück auf den Atlantik



Fahrt über den Gatunsee...



... mit Champagner-Brunch



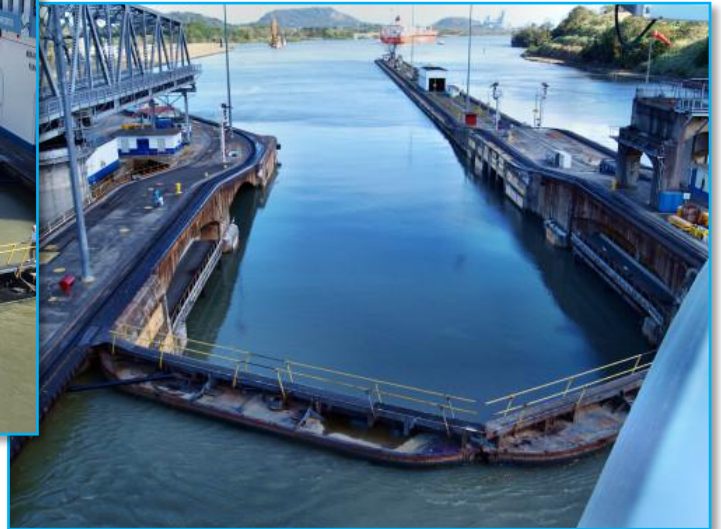
Puente Centenario über den Culebra Cut



Fahrt durch die Miraflores-Schleusen...



... in den Golf von Panama...



... unter der Puente de las Americas hindurch in den Pazifik



21. Februar: Seetag.

Erholung, die wir dringend brauchten – denn die Kanalpassage war extrem anstrengend. Ja, ja, das klingt blöd, das wissen wir, schließlich mussten wir das Schiff ja nicht selbst ziehen. Aber zwölf Stunden, in tropischer Hitze, in der Sonne, mit nur einer relativ kurzen Unterbrechung auf den Beinen zu sein (und das musste man, wenn man alles sehen wollte) – das zehrt schon etwas.

22. Februar: Puntarenas, Costa Rica.

In Puntarenas nahmen wir an einem Ausflug auf dem „Sky Walk Trail“ teil, einem Wanderweg, der sich



u.a. über mehrere ziemlich wackelige Hängebrücken durch einen Teil des Regenwaldes des kleinen mittelamerikanischen Landes zieht. Ein guter Führer erklärte und zeigte uns die reiche Fauna und Flora (groß und klein) des Waldes. Ebenfalls ein Ausflug,

der sich für uns rentierte.

23. Februar: Seetag.

24. Februar: Huatulco, Mexiko.

Huatulco ist ein ziemlicher neuer und moderner Ort und wird von der mexikanischen Regierung seit einigen Jahren touristisch erschlossen; angeblich handelt es sich um das erste nach ökologischen Richtlinien betriebene Ressort Mexikos. Ein guter Führer, der allerdings für unseren Geschmack ein klein bisschen zu viel redete, zeigte uns u.a. das Städtchen La Crucecita und ein „Museum“ für handwerkliche Erzeugnisse der Region, das sich jedoch – erwartungsgemäß – als Laden für Volkskunst herausstellte. Machte aber gar nichts: Die indigenen Inhaber zeig-



ten uns, wie Wolle hergestellt, mit Naturfarben gefärbt und traditionell verarbeitet wird und boten uns richtigen Kakao und Mescal an. War also recht inter-

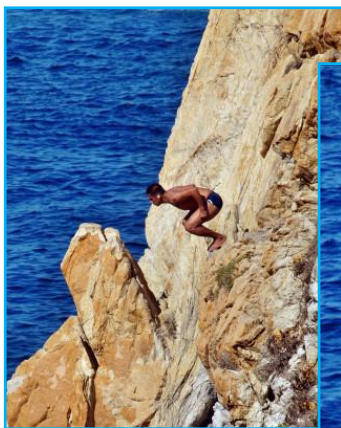


essant.

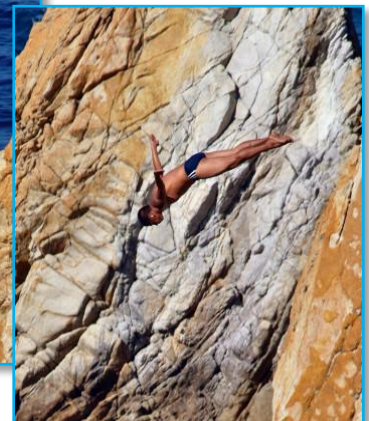
Der Höhepunkt des Ausflugs stellte die Besichtigung der nahe gelegenen Ausgrabungen aztekischer Kultstätten dar, die allerdings zeitlich etwas zu

kurz geriet. Schade, da hätten wir uns einfach ein wenig mehr Luft gewünscht.

25. Februar: Acapulco, Mexiko.

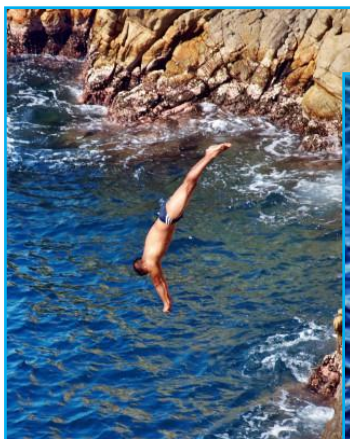


In Acapulco unternahmen wir ebenfalls eine Stadtrundfahrt durch diesen Tummelplatz der Reichen und



Schönen (OK, überwiegend der Reichen) mit einigen wirklich atemberaubenden Ausblicken, die eine

wiederum sehr gute Führerin gut erklärte.



Das absolute Highlight des Ausflugs war natürlich der Besuch des Felsens La Quebrada, von dem die berühmten Klippenspringer von Acapulco ihrer waghalsigen Sprünge in dreißig Meter Tiefe in den Pazifik ausführen. Für die Passagiere der *Norwegian Star* gaben die Klippen-

springer eine Sondervorstellung; dass die Tide richtig stand – gesprungen wird nämlich nur bei Flut, da ansonsten die Wassertiefe nicht ausreicht – war natürlich auch günstig. Der Veranstalter des Ausflugs hatte angenehmerweise das Hotel Mirador gewinnen können, seine Aussichtsterrassen zur Verfügung zu stellen. So konnten wir die Vorführung mit bester Sicht auf La Quebrada genießen.

26. Februar: Seetag.

27. Februar: Cabo San Lucas.

Da Cabo San Lucas selbst nicht allzu viele Sehenswürdigkeiten bietet, entschieden wir uns, hier an einer Whalewatching-Tour teilzunehmen –



nicht ohne gewisse Bedenken übrigens, pflegt sich doch die Tierwelt stets in Luft aufzulösen, sobald ich meine Kamera einschalte. Diese Bedenken waren allerdings überflüssig. Unser Bootsführer kannte sich sehr gut aus, wusste, wo sich jeweils Wale auf-



halten würden, und so konnten wir die spektakuläre Aussicht auf die großen Meeressäuger genießen.

Anschließend unternahmen wir noch einen kurzen Bummel durch Cabo San Lucas und vor allem die dort ansässigen Geschäfte.

Ein kleiner Tipp für die Damen: Die Firma Diamonds International unterhält in Cabo San Lucas eine Niederlassung und bietet dort auch Stücke an, deren Diamanten in einem neuen, „Crown of Light“ genannten Schliff gehalten sind. Die Ergebnisse dieses Schliffs sind prachtvoll; da wirken klassische Brillanten fast wie Kieselsteine. Ist ganz interessant, sich das mal anzusehen. Und nach europäischen Verhältnissen sind die Stücke auch noch preisgünstig.

Ein kleiner Tipp für die Herren: Denken Sie auf jeden, aber wirklich jeden Fall daran, sämtliche Kreditkarten auf dem Schiff zu „vergessen“ („Schatz, ich weiß auch nicht, wie das passieren konnte! Ist mir das jetzt aber peinlich. So was Blödes!“) – das Wort „preiswert“ ist nämlich relativ...

28. Februar: Seetag.

Noch mal gut ausschlafen. Die Koffer in aller Ruhe packen. Sich noch mal ordentlich ausruhen vor der Strapaze der Abreise. Fanden wir richtig angenehm.

1. März: Los Angeles, Kalifornien.

Ausschiffung, Transfer zum Flughafen, Heimreise.



Blick auf LAX

Insgesamt fanden wir die Route hoch interessant, abwechslungsreich und durch die Seetage trotzdem erholsam. NCL hat sich mit der Gestaltung dieser Route wirklich Mühe gegeben, eine Mühe, die sich für uns auszahlte. Wir hätten nichts dagegen, sie noch einmal zu fahren und können die Route auch guten Gewissens weiterempfehlen.

Das Wetter, die Seebedingungen

Hinsichtlich des **Wetters** hatten wir weitgehend Glück und trafen auf fast optimale Umstände. Während der gesamten Reise hatten wir nur ein einziges Mal Regen (nämlich am letzten Seetag), und selbst das dauerte nur ein paar Minuten. Ansonsten zeigte sich der Himmel durchgehend heiter bis sonnig. Die Temperaturen lagen in Miami und Los Angeles im Bereich von 15 – 20°C, in

Cabo San Lucas bei rund 25°C, und in den tropischen Anlaufhäfen bei 30 – 35°C (und kurzfristig auch mal darüber). Da war man für jede leichte Brise dankbar.

Die **Seebedingungen** waren entsprechend angenehm; überwiegend herrschte ruhige bis mäßige See. Lediglich in zwei Nächten frischte der Wind etwas auf und brachte spürbar höheren Wellengang, der aber auch noch sehr, sehr weit von rau entfernt war.

Das Schiff

Die *Norwegian Star* war ursprünglich von Star Cruises, die überwiegend auf dem asiatischen Markt aktiv sind, bei der Meyer-Werft in Papenburg bestellt worden und sollte eigentlich *Superstar Libra* heißen. Nach der Übernahme von Norwegian Cruise Lines (NCL) disponierte Star Cruises jedoch um und ordnete das Schiff der neuen Tochter NCL zu, die es auch seit der Auslieferung Ende 2001 ununterbrochen betreibt.

Die *Norwegian Star* hat eine Größe von knapp 92.000 BRZ und bietet Platz für rund 2350 Passagiere (ohne Oberbetten; beides Reedereiangaben). Sie gehört damit zur Klasse der Panamax-Schiffe, das heißt, ihre Maße lassen eine Passage des Panamakanals gerade noch zu.

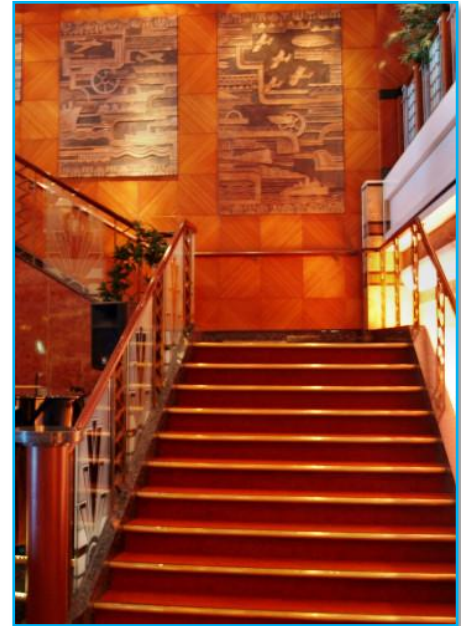
Das **äußere Erscheinungsbild** der *Norwegian Star* bietet wenig Spektakuläres. Kreuzfahrt-typisch weiß lackiert und mit Balkonen über den Rettungsbooten ausgestattet reiht sie sich in die lange Reihe der zeitgemäßen Schiffe ein. Lediglich die Rumpfbemalung hebt sie etwas aus der Masse: Alle Norwegian-Schiffe tragen individuelle Motive auf dem Rumpf, und bei der *Norwegian Star* sind das natürlich und unvermeidlich Sternbänder. Das sich eines dieser Bänder in knallrot um den Bug legt und deutlich an den Kussmund eines gewissen Konkurrenzunternehmens am deutschen Markt erinnert, ist natürlich reiner Zufall...

Das **Innendesign** der *Norwegian Star* würden wir als etwas gewöhnungsbedürftig bezeichnen; zu groß ist die Mischung verschiedener Stile, die man an Bord vereinigt hat. Der Grundton des Innendesigns ist eine kühle, gewissermaßen

norddeutsche Nüchternheit; man findet an vielen Stellen einfache Linien, robuste Säulen und klare Flächen. Dazu kommen noch Motive des Art Deco, an manchen Stellen auch noch Anklänge an klassizistischen Barock – und alles wird zugemalt mit asiatischen Verzierungen und knallbunten Decken- und Wandbildern. Insgesamt wäre hier weniger deutlich mehr gewesen.

Farblich dominieren mitteldunkle Hölzer, kräftige Rot-, Grün- und Blautöne und viel (und in unseren Augen kalter) Chrom.

Auffallend waren die gute und hochwertige Verarbeitung der Innenausstattung und auch die gute Pflege; auch nach vierzehn Dienstjahren ohne größere Renovierungen wirkt die *Norwegian Star* keineswegs verschlissen oder abgewohnt. Abgesehen von einigen kleineren Schäden an der Auslegware und abgewetzten Sitzmöbeln fanden wir kaum Gebrauchsspuren.



Treppe mit Art-Deco-Elementen

Als ausgesprochen unangenehm und verwirrend empfanden wir das **Layout** des Schiffes. Kabinengänge wanden sich hin und her (und führten an einigen Stellen sogar rampenartig nach oben oder unten), und auch einen Weg durch die öffentlichen Bereiche zu finden war nicht immer einfach, immer wieder landeten wir in Sackgassen. Auf noch keinem Schiff standen wir so häufig vor den Wegweisern und Lageplänen, und auch auf keinem Schiff fanden wir den berühmten roten Punkt „You are here“ an einer ganz anderen Stelle als er sich eigentlich befinden sollte. Ging übrigens nicht nur uns so; mehrfach mussten wir sogar anderen Reisenden helfen, die sich komplett verlaufen hatten.

Zwei kleine Tipps, liebe Norwegians: Gebt doch mit den Bordkarten einen ordentlichen, handlichen Deckplan für die Hemdentasche aus, so wie das andere Reedereien auch tun. Und ein Kompass würde auch nicht schaden. Oder, besser noch, vielleicht ein kleiner GPS-Empfänger.

So. Machen wir doch einen Rundgang durch eine kleine Auswahl der wichtigsten **öffentlichen Räume**.

Bei der Einschiffung betritt man das Schiff durch das *Grand Atrium*, das sich über die Decks 7 – 9 erstreckt. Auf Deck 7 findet man die Rezeption, das Aus-

flugsbüro und das Java Café, auf Deck 8 zwei kleine Restaurants (die bei der



gerade laufenden Renovierung komplett umgebaut werden) und auf Deck 9 das Internet-Center. Unverzichtbar für ein großes Atrium sind natürlich Glasaufzüge, von denen die *Norwegian Star* über vier Stück verfügt.

Reine Verschwendung in unseren Augen: Da

sich über dem Grand Atrium ein großer Bogen wölbt, dessen einzige Aufgabe darin besteht, eine große, ausfahrbare Leinwand zu tragen, hat man von den Glasaufzügen ohnehin kaum Aussicht auf den großen Raum.

Häufig erlebten wir bisher das Atrium als Herz des Schiffes; auf der *Norwegian Star* war das nicht so, hier wirkte das Atrium meist ziemlich leer und tot, wenn nicht gerade eine Verkaufsveranstaltung stattfand. Schade. Aber wohl auch Ergebnis des verfehlten Layouts.

Schlingeln wir uns doch jetzt mal nach vorne, in Richtung Bug. Hier stoßen wir auf das Schiffstheater der *Norwegian Star*, das *Stardust Theater*. Das Stardust erhebt sich von Deck 5 bis auf Deck 7 und verfügt über Eingänge auf den Decks 6 und 7. Es besteht aus einem großen, zur Bühne hin steil abfallenden Raum mit einer klassischen Theaterbestuhlung mit Klappsesseln. Links und rechts gibt es einige kleinere Balkone mit Sofas. Die Klappsessel waren mit rotem Samt bezogen, wobei während unserer Reise die anstehenden Renovierungsarbeiten bereits begannen und die etwas abgewetzten Sitzflächen mit goldenem Kunstleder neu bezogen wurden. Insgesamt machte das Stardust einen optisch hinreißenden Eindruck.

Der größte Nachteil des Stardust bestand allerdings darin, dass die schöne Bestuhlung mit Ausnahme von zwei Sitzreihen (ganz vorne und in der Mitte) eigentlich kaum nutzbar war. Die Breite der Sessel und auch der Sitzabstand entsprachen ziemlich genau den Maßen, wie man sie in der Economy-Klasse von

Billigfliegern findet. Da die Rückenlehnen der Sessel bis zum Boden reichen, konnte man hier aber noch nicht einmal die Füße unter den Vordersitz strecken. Erschwerend kam hinzu (und das wurde während der Renovierung nicht beseitigt), dass etliche



der Sitzflächen etwas ausgeleiert waren (nach vierzehn Jahren Auf- und Zuklappen keine große Überraschung) und leicht nach unten hingen. Insgesamt erzwang das eine Sitzhaltung, die... ja, wie soll man die nennen? Unbequem kauernd? Trifft es nicht ganz.

Aber auch hier ein Tipp, liebe Norwegians: Verkauft doch Euer Sitzkonzept an die CIA. Ich bin mir sicher, dass Theatresitting als Verhörmethode viel besser funktioniert als das olle, altmodische Waterboarding.

Machen wir jetzt einen kleinen Spaziergang, rund 250 Meter zum Heck, denn dort stoßen wir auf das Restaurant, das man auf der *Norwegian Star* am ehesten als Hauptspeisesaal bezeichnen kann: das Restaurant *Versailles*.

Das Versailles liegt zwar auf Deck 6, ist aber nur über einen Zugang auf Deck 7 zu erreichen; um einzutreten, schweben wir also elegant eine Treppe hinunter zu den großen Eingangstüren. Seinem Namen entsprechend erinnert das Versailles an den berühmten Spiegelsaal des französischen Schlosses: Weißgoldene Säulen, viele Spiegel, viele klassisch



anmutende Gemälde, rote Polsterstühle. Große Fenster im Heck bieten denen, die dort sitzen, einen schönen Blick aufs Kielwasser. Ob man die Einrichtung des Versailles schön findet, bleibt natürlich dem individuellen Geschmack überlassen; aber sie ist immerhin stimmig.

Als angenehm empfanden wir, dass das Versailles über eigene Toiletten verfügt, man also anders als auf anderen Schiffen im Fall des Falles das Restaurant nicht verlassen musste. Hässlich waren die falschen – und vor allem mittlerweile ziemlich verrotteten – Kunststoffblumen im Eingangsbereich. Hoffentlich fliegt dieser Krempel bei der laufenden Renovierung raus, der zieht den ganzen Raum nach unten.

Bleiben wir beim Thema „Speisen“. Ebenfalls im Heckbereich, aber auf Deck 12 ist das Büffetrestaurant der *Norwegian Star* untergebracht, genannt *The Market Place*. Das Market Place verfügt zu beiden Seiten des Schiffes über mehrere Ausgabelinien (was wir mittlerweile als nicht mehr zeitgemäß empfinden, weil schon ein einziger Gast, der sich am Salat nicht entscheiden kann, bereits lange Warteschlange provoziert) sowie über zwei Ausgabeinseln für Getränke. Der



Boden ist im Laufbereich mit terrakotta-farbenen Fliesen ausgelegt, im Sitzbereich mit einem blau-grünen Teppichboden, einer Farbzusammenstellung, die insgesamt nicht so richtig harmonieren will. Eingerichtet ist es mit Tischen mit vier und sechs Sitzplätzen und

mit Stühlen aus Schichtholz, die mit roten Kunststoffpolstern bezogen sind, wie man sie aus den 80er und 90er Jahren aus U-Bahnen und Bussen kennt. Nicht schön, aber zugegeben, immerhin auf jeden Fall pflegeleicht.

Was dem ganzen Restaurant den eher zweifelhaften Charme einer Internatsmensa verleiht, ist die Anordnung der Tische: Die stehen alle streng ausgerichtet in Reih und Glied, zentimetergenau platziert. Eigentlich fehlte nur noch ein Steward mit einer Pauke, auf der der Takt geschlagen wird, in dem sich die Löff-

fel und Gabeln zu heben und zu senken haben. Wären da nicht diese elenden Störenfriede von Gästen gewesen, die immer wieder mal Tische und Stühle verschoben, hätte diese Umgebung richtig gruselig wirken können.

Gerne geben wir Euch auch hier einen Tipp, liebe Norwegians: Hängt doch einfach ein paar Tarnnetze (Modell Wüste) unter die Decke. Dann könnt ihr das Market Place wenigstens als Hommage an die Kantine des Bundeswehrfeldlagers in Kunduz verkaufen.

Bugwärts vom Market Place finden wir den Hauptpoolbereich der *Norwegian Star* mit dem Namen *The Oasis Pool*.

Dominiert wird das Oasis von einer Poollandschaft mit zwei Wasserrutschen (wir sahen sie nicht einmal in Betrieb) und einigen Whirlpools. Umgeben ist diese Landschaft von einer Reihe von Sonnenliegen (Aluminium mit dunkelblauer Kunststoffbespannung). Bugwärts steigt das Oasis in einer Reihe von Terrassen an, die ebenfalls mit Sonnenliegen ausgestattet sind. Absolute Mangelware sind Schattenplätze. Zwar ist das Deck 13 zu beiden Seiten über dem Oasis außergewöhnlich breit, da sich dort neben Liegen abgetrennt auch noch eine Joggingbahn befindet; im dadurch erzeugten Schatten auf Deck 12 sind jedoch nicht Liegen, sondern nur Tische und Stühle, gewissermaßen

als Erweiterung des Market Place, aufgestellt.



als Erweiterung des Market Place, aufgestellt.

In der Gesamtheit fanden wir das Oasis ziemlich bedrückend. Die Poollandschaft mit ihren Rutschbahnen wirkt derartig wuchtig, geradezu ihre Umgebung erschlagend, als ob sich jeden Augenblick eine Lawine oder ein Steinschlag lösen könne. Da retteten die lustigen, nachts beleuchteten Palmen zu beiden Seiten auch nichts mehr.

So – beenden wir unseren kurzen Rundgang durch die öffentlichen Räume doch in einer der vielen Bars. Natürlich in der, die uns am besten gefallen hat. Denn damit landen wir im *The Red Lion*.

Das Red Lion liegt auf Deck 7, achtern des Grand Atrium auf der Backbordseite und ist im Stile eines englischen Pubs eingerichtet. Ausgesprochen gemütlich, in unseren Augen. Genutzt wurde das Red Lion u.a. auch für Wii-Turniere und Karaoke-Veranstaltungen, die wir diesmal ausnahmsweise ganz gerne besuchten, da sich an Bord einige ausgesprochen begabte Amateur-Sänger befanden. Für einen gemütlichen Absacker nach dem Essen ist das Red Lion daher eine echte Empfehlung.



Wenden wir uns doch jetzt unserer **Kabine** zu. Gebucht hatten wir eine Balkonkabine auf Deck 8 vorne der Kategorie BD – die preisgünstigste Kabinenkategorie mit Balkon. Der günstige Preis ist dem Umstand geschuldet, dass der (mit



geschätzten rd. 4 m² ziemliche große) Balkon hier gewissermaßen in die Außenhülle des Schiffes eingelassen ist, also keine uneingeschränkte Aussicht besitzt, sondern von den Schiffswänden eingerahmt ist. Uns störte das aber nicht – im Gegenteil, durch den Metallrahmen besaßen wir nicht selten ein gewisses

Minimum an Schatten und waren auch vor dem Fahrtwind an den Seetagen bis zu einem gewissen Grad geschützt. Grundsätzlich hätten wir nichts dagegen, diese Kategorie wieder zu buchen.

Eingerichtet war die Kabine mehr oder weniger branchenüblich mit Doppelbett, einem Nachttischchen (nur einem, ein zweites passte nicht mehr rein), einem Schminktisch mit Hocker, einem zweiten Tisch, dessen Raison d'être offenbar darin lag, eine kleine Kaffeemaschine zu tragen, einem Küchenstuhl (anders kann man das Möbel nicht bezeichnen), einem Schrank, einem Sofa (konnte zu einem Bett ausgezogen werden) und einem weiteren (!) Beistelltischchen.



Farblich dominierten dunkelblauer Teppichboden, das dunkle Furnier der Möbel und große Spiegel (vor allem über dem Bett), ein Zusammenspiel, das man durchaus schon edel nennen könnte. Der Balkon war mit zwei Stühlen (Aluminium mit blauer Kunststoffbespannung) und einem winzigen Alu-Tischchen (noch eines) ausgestattet.

Eine besondere Erwähnung verdient das Bad: Überdurchschnittlich groß verfügte nicht nur die Dusche (rechts vom Eingang) über eine gläserne Schiebetür, sondern war auch die Toilette (links vom Eingang) durch eine solche Tür vom Rest des Bads abzutrennen. Da hat sich jemand aber wirklich Gedanken gemacht.

Der Erhaltungszustand der Kabine war optisch einwandfrei, lediglich im Bad zeigte sich das Alter an einigen gesprungenen Bodenfliesen.

Der Stauraum war nicht besonders üppig, aber für zwei Personen und zwei Wochen völlig ausreichend.

Als eher mäßig würden wir die Schallisolierung einstufen. Jedenfalls waren wir immer gut darüber informiert, was sich gerade im Theater unter uns oder in den Kabinen neben uns abspielte.

Dass uns unsere Kabine überhaupt nicht gefiel, lag an mehreren Faktoren, die wir jetzt einfach mal nacheinander beleuchten:

Zum ersten war unsere Kabine schmutzig. Diesen Punkt wollen wir hier jetzt nicht weiter vertiefen, aber freut Euch bloß nicht zu früh, meine lieben NCL-Leute – darauf kommen wir nachher beim Service schon noch zu sprechen.

Zum zweiten war die Kabine eng. Die Größe wird von NCL mit (eigentlich großzügigen) 19 m² angegeben. Davon muss man aber den großen Balkon und das

große Bad abziehen, und dann bleibt so viel nicht übrig. Zusammen mit den vielen Tischen wirkte unsere Kabine ungefähr so voll gestellt wie Ur-Omis gute Stube. Für zwei Personen ging's so gerade; der Gedanke an einer Belegung mit drei Personen löst aber bei uns Beklemmung aus.

Zu unserem Missbehagen trug als dritter Faktor die Klimatisierung maßgeblich bei, was wir sehr schade finden, denn eigentlich war die Klimaanlage richtig Klasse. Sie arbeitete weitgehend zugfrei, fast lautlos, ließ sich fein justieren und wurde auch mit den tropischen Temperaturen problemlos fertig. Leider aber besaß sie die ekelhafte Angewohnheit, in unregelmäßigen Abständen mehrfach täglich richtig ordentlich Zigarren- und Zigarettenqualm in die Kabine zu blasen, vereinzelt so dicht, dass wir schon darauf warteten, dass der Feueralarm ansprechen würde. Die von uns alarmierte Technik nahm sich des Problems zwar umgehend an und erreichte auch eine gewisse Linderung, konnte aber letzten Endes keine dauerhafte Abhilfe schaffen, so dass wir für die gesamte Reise im Grunde in einem Aschenbecher schlafen mussten. Widerlich, einfach nur widerlich.

Der letzte und für uns entscheidende Mangel an unserer Kabine lag aber bei den Betten. Wie bei fast allen Reedereien verfügt die *Norwegian Star* über Betten, die aus Stahlwannen bestehen (auf verchromten Metallbügeln stehend), auf denen dicke Matratzen ruhen. Diese Matratzen waren bei uns schrecklich durchgelegen und wiesen so deutliche Liegekühlen auf, dass sie an einigen Stellen die Sicken der Stahlwannen direkt an den Rücken weiter gaben. Darüber hinaus entdeckten wir, leider erst an einem der letzten Tage unserer Reise, dass eine der Stahlwannen auch noch durchgebrochen war. Doppelt durchgebrochen. Eine der Nietenreihen, die die Einzelteile der Wanne zusammenhalten, hatte quer über die gesamte Breite des Bettes nachgegeben, und in der Folge hatten sich auch Belastungsrisse durch das Material über die Länge von knapp einem halben Meter gebildet. Lediglich der glückliche Zufall, am ersten Tag einen Koffer strategisch günstig und stützend unter dem Bett platziert zu haben, verhinderte meinen ganz großen Durchbruch.

Zugegeben, es war eine völlig neue Erfahrung. Aus dem Koffer zu leben, das haben wir durchaus schon gemacht. Auf dem Koffer zu schlafen, das hatten wir noch nicht...

Dass in diesen Betten eine erholsame Nachtruhe nicht möglich war, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung; wir wachten jede Nacht mehrfach wegen Schmerzen in Rücken und Hüften auf.

Nun, liebe Norwegians, ihr ahnt es vielleicht, aber hier können wir nicht anders, hier liegt eine Ehrung in der Luft. Bitte tretet vor, lasst Euch aufs rechte Knie nieder. Und, psst, bitte nehmt das erwartungsvolle Grinsen ein bisschen aus dem Gesicht. Dass Ihr zu diesem feierlichen Anlass in Freestyle-T-Shirt und Bermudas statt im eigentlich angemessenen Cutaway oder wenigstens im Stresemann erschienen seid, heißt ja nicht, dass wir hier nicht ein gewisses Minimum an Würde wahren wollen, nicht wahr? Na also, schon besser. Bitte beugt das Haupt. Wir verleihen Euch... Fanfare, bitte... wir verleihen Euch hiermit den Großen Orden der Geborstenen Bettpfanne am Molton-Band mit Eichenlaub für die mit Abstand mieseste Bettstatt auf allen sieben Weltmeeren. So, erhebt Euch, rechts wartet bereits der Bordfotograf für die offiziellen Bilder (10 Stück zu nur \$ 129,90).

Bitte? Was Ihr mit diesen Betten machen sollt? Na ja... wartet doch auf die nächste, dunkle Sturmnacht... Balkontür auf... und Bett 23, wenn Ihr wisst, was ich meine.

Und hier auch wieder ein Tipp: Anstelle der Betten könntet Ihr einfach einen großen Haufen von, na, sagen wir mal, vergammeltem Stroh oder gebrauchtem Katzenstreu in der Kabine aufschütten. Ist billig, ökologisch abbaubar und sicherlich viel, viel bequemer als die jetzige Ausstattung. Und sollte die Klimaanlage tatsächlich versehentlich mal saubere Luft ausstoßen, kann man das Zeug sogar in das Bordprogramm vom Vortag einwickeln und rauchen.

Haben wir sonst noch Anmerkungen zum Schiff? Eigentlich nein. Zu den See-Eigenschaften können wir mangels Seegang nichts sagen. Zusammenfassend staunen wir allerdings immer noch, welchen Aufwands, welcher hochwertigen Materialien es bedurfte, um als Endergebnis ein solch durch und durch unsympathisches Schiff zu erhalten.

Die Verpflegung

Bevor wir uns den Einzelheiten der Verpflegung zuwenden, müssen wir hier erst einmal kurz auf das NCL-Konzept des Freestyle-Cruising eingehen. Freestyle bedeutet, dass man keine festen Essenszeiten, keinen festen Tisch, keinen festen Speisesaal zugewiesen bekommt, sondern (innerhalb gewisser Grenzen) dann und dort essen geht, wann und wo man möchte. Die *Norwegian Star* ver-

fügt daher über nicht weniger als zehn Restaurants, von denen vier im Reisepreis inkludiert sind; für die restlichen sechs muss man eine Zuzahlung von 15 – 30 \$ pro Mahlzeit leisten.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Wir haben keines der Zuzahlrestaurants genutzt. Diese Restaurants waren sehr gut nachgefragt (es lässt sich nicht leugnen, dass das Konzept beim Publikum ankommt und wirtschaftlich ein voller Erfolg ist), entsprechend langfristig vorgebucht und daher für unsere meist doch recht spontane Entscheidung nicht mehr zugänglich. Vermisst haben wir aber nichts – die Verpflegung in den „normalen“ Restaurants war für ein Schiff im Standardsektor durchgehend ordentlich bis gut, vereinzelt sogar sehr gut (insbesondere dann, wenn man die indischen Köche indisch kochen ließ).

Für das **Frühstück** nutzen wir meist das Market Place, wo die kreuzfahrtübliche Auswahl an Rührei und Omelette, Wurst, Käse etc. in Ausgabetheken stand. Positiv ist die Brotauswahl zu bewerten: Neben dem üblichen Weißbrot wurden, wohl mit Blick auf die zahlreichen deutschen Gäste, auch recht ordentliche Roggen- und manchmal auch Laugenbrötchen angeboten. Sehr ordentlich war auch das Angebot an Fisch: Der Räucherlachs war sehr gut, und der süß-saure Hering sogar hervorragend.

Abstriche waren aber bei den Getränken zu machen: Der (Beutel-)Tee war ziemlich billig und wurde durch den Umstand, dass das „heiße“ Wasser Badewannentemperatur aufwies, auch nicht besser. Zum Kaffee aus den großen Automaten sagen wir nur ein einziges Wort: Rattengift.

Zweimal nutzten wir für unser Frühstück das Versailles und waren auch hier zufrieden. Das Angebot entsprach mehr oder weniger dem des Market Place, allerdings mit Bedienung und seltsamerweise mit wesentlich besserem Kaffee.

Den Kabinenservice testeten wir für das Frühstück nur einmal. Die Lieferung erfolgte zwar prompt und zuverlässig, unverständlich bleibt uns aber immer noch, warum auf die Kabine nur süße Plunderteile, aber kein Brot und keine Brötchen geliefert wurden.

Zum **Lunch** – sofern wir einen einnahmen – nutzten wir einige Male das Market Place und stießen auch hier auf ein kleines, aber gutes Angebot. In Regel waren ein Fischgericht, mindestens zwei verschiedene Fleischsorten, mehrere Beilagen und ein vegetarisches Gericht verfügbar, alles ansprechend präsentiert und auch – für ein Büffetrestaurant nicht selbstverständlich – hinreichend warm.

Einige Male nahmen wir auch einen Imbiss im Blue Lagoon zu uns, ein kleiner Schnellimbiss auf Deck 8 mit einem entsprechenden Angebot wie Burger, Fish and Chips etc., allerdings nicht mit Selbstbedienung, sondern mit vollem Service. Hat uns ebenfalls gut gefallen und gut geschmeckt, so dass wir bedauern, dass das Blue Lagoon nach Aussage der Besatzung bei der gerade laufenden Renovierung verschwinden wird.

Was sich gerade nach Landausflügen als gute Möglichkeit für einen Imbiss bewährte, war der Kabinenservice: Die Lieferungen erfolgten flott, die Speisen wurden ausgesprochen warm geliefert, und auch hier war das Qualitätsniveau in keiner Weise zu beanstanden.

Für das **Dinner** griffen wir uns ebenfalls einige Male auf das Market Place zurück und wurden mit einem ähnlichen Angebot wie zum Lunch gut bedient. Auffällig war, dass NCL gerade zum Dinner versuchte, das Market Place durch verschiedene Themenabende (indisch, asiatisch, orientalisches etc.) aufzuwerten. Zwar hielten nicht alle Themen das, was sie versprochen, aber gut war die Idee trotzdem.

Einige Male speisten wir im Versailles, wo ein kreuzfahrtübliches Drei-Gänge-Menü serviert wurde. Die Auswahl war in unseren Augen in Ordnung, die Qualität hoch, und auch hier wurden alle Speisen warm serviert.

Hat uns bei der Verpflegung etwas besonders gut gefallen? Ja, hier sind zwei Punkte lobend hervorzuheben.

Zum einen überraschte das Angebot an klaren Suppen. Während wir auf anderen Schiffen klare Rinder- oder Hühnerbrühen häufig vermissten, gehörte eine solche Suppe auf der *Norwegian Star* fast durchgehend zum Angebot. Und es handelte sich um echte Suppen, keine Päckchenbrühe.

Zum anderen können die NCL-Köche tatsächlich würzen. Die meisten Gerichte waren gut und fein abgewürzt, der Griff zum Salzfass war eher die Ausnahme. Und wenn bei einem Gericht das Wort „scharf“ dabei stand, dann war's tatsächlich scharf.

Hat uns was nicht gefallen? Auch hier: ja. Das Obstangebot. Es gab – welche Überraschung – Ananas und verschiedene Melonen, und das auch noch in wechselhafter Qualität, was bedeutet, dass das Obstangebot einige Tage kaum genießbar war. Weitergehende Angebote, wie sie gerade in den Tropen billig

verfügbar wären wie Mango, Papaya oder ähnliches: Fehlanzeige. NCL machte sich immerhin die Mühe, dies zu begründen; angeblich kann während der Fahrt wegen der strengen Auflagen in den US-Häfen nichts zugekauft werden. Klang aber in unseren Ohren nicht sehr glaubhaft, schließlich interessiert sich doch eine US-Behörde nur dafür, was beim Einlaufen noch an Bord ist und nicht dafür, was während der Fahrt bereits gegessen wurde.

Insgesamt darf man aber mit Zufriedenheit feststellen, dass NCL seine Gäste ordentlich verpflegt und sich hier im Standardsegment einen guten Platz sichern kann.

Die Unterhaltung

Dieses Kapitel halten wir bewusst kurz – wir können hier nämlich nicht viel berichten.

Zur Unterhaltung **am Tage** gab's die üblichen, eher langweiligen Angebote wie Quiz-Veranstaltungen, die unvermeidlichen Bingo-Runden und als Unterhaltung getarnte Werbeveranstaltungen für die Bordshops und das Schiffsspa.

Zur Unterhaltung **am Abend** können wir bestätigen, dass die Solo-Sänger in den Bars größtenteils wirklich gut waren und sich das Zuhören durchaus lohnte.

Eine Theatervorstellung besuchten wir während der gesamten Reise nicht. Das lag nicht daran, dass das Angebot uninteressant gewesen wäre, sicher nicht. Aber, wisst Ihr, liebe Norwegians, in eine solche Ryan-Air-Bestuhlung wie in Eurem Theater, da hinein quetschen wir uns auf Reisen zwar auch durchaus mal.

Wenn wir müssen. Wenn uns nichts anderes übrig bleibt.

Aber freiwillig? Zum Vergnügen?

Bestimmt nicht!

Übrigens – wir erlauben uns hier, etwas abzuschweifen – sind wir endlich, nach intensiver Denkarbeit auf eine Idee gekommen, was Ihr mit Eurem Theater anfangen könntet. Ist Euch, liebe Norwegians, eigentlich mal aufgefallen, dass die *Norwegian Star* – abgesehen von den sechs Zuzahlrestaurants, die sich bereits an Bord befinden und den neuen Zuzahlrestaurants, die jetzt in Portland eingebaut werden – über kein einziges Zuzahlrestaurant verfügt? Ein geradezu ge-

fährlicher Notstand! Von daher: Schmeißt das Theater raus! Das schafft Platz für zwei oder drei wirklich dringend benötigte Zuzahlrestaurants...

Als Totalverlust darf auch das **Bordfernsehen** abgeschrieben werden. Eine mäßige Senderauswahl, und zumindest bei uns mit einem völlig verschneiten Bild forderte nur eines: nämlich die Aus-Taste des Fernsehers zu drücken. Nicht einmal ein Radio-Kanal war verfügbar.

Das Personal, der Service

Während unserer Reise arbeiteten rund 1000 Besatzungsmitglieder auf der *Norwegian Star*. Wie gewohnt war das Führungspersonal sehr international, das Service-Personal stammte überwiegend von den Philippinen, wobei uns im Service-Bereich aber auch die relativ hohe Zahl an Indern und an Bewohnern verschiedener Karibikinseln auffiel.

Beim Stichwort „Service“ bringen wir vielleicht erst mal einen ausgesprochen unerfreulichen Punkt hinter uns: nämlich die Reinigung und Wartung unserer Kabine.

Wir erwähnten bereits, dass unsere Kabine schmutzig war. Konkret bedeutet das: Beim Einzug lagerte überall Staub. Auf allen Ablagen. Auf der Kaffeemaschine. Auf den Gläsern. Auf den Bilderrahmen. Staub (elektrostatisch aufgeladen) sogar auf den Spiegeln. Um genau festzustellen, wie lange in unserer Kabine schon nicht mehr Staub gewischt wurde, müsste man vermutlich Kernbohrproben aus den Staubsedimenten entnehmen, aber wir vermuten hier mal ganz frei, dass das zeitlich in engem Zusammenhang mit der Ems-Überführung des Schiffes stehen muss.

Die Führungsschiene der Schiebetür zum Balkon: ein Morast.

Die Holzflächen der Möbel: mit Handabdrücken übersät.

Im Badezimmer: Zahnpastaspritzer unserer Vorgänger auf der Innenseite der Tür, allen Wänden, sogar an der Decke.

Der Teppichboden... nein. Nein, lassen wir weitere Details, ich mag nicht mehr. Unser erster Verdacht, dass unser Steward stinkend faul sei, bestätigte sich allerdings so nicht. Er war nicht im eigentlichen Sinne faul oder unwillig. Er war ganz einfach in mitleiderregender Weise unorganisiert (das „morgendliche“

Aufräumen geschah nie vor 14.00 Uhr) und insgesamt von seiner Aufgabe heillos überfordert, und wir fragen uns immer noch, ob der junge Mann nicht vielleicht an einer Lernbehinderung leidet. Daher nahmen wir kurzerhand die Dinge selbst in die Hand, wir beseitigten die größten Missstände selbst und erledigten auch...

Bitte? Veto?

Wer schreit hier Veto?

Ach so...

Ja, schon gut, ich korrigiere mich: Von daher nahm Helga kurzerhand die Dinge selbst in die Hand, beseitigte die größten Missstände (die dazu verwendeten Handtücher, liebe Norwegians, die kriegt Ihr nie wieder sauber) und erledigte auch die eine oder andere hauswirtschaftliche Aufgabe wie die Reinigung des Balkons oder das Betten machen selbst.

Allerdings müssen wir hier mit einer gewissen Schärfe durchaus eine Frage aufwerfen, meine lieben NCL-Leute: Es gibt doch auf der *Norwegian Star* nicht nur Stewards, oder? Es gibt doch auch mehrere Housekeeper. Mindestens einen Executive Housekeeper. Mindestens einen Assistent Hoteldirector. Etc., etc., etc.

Sagt mal, was machen diese Leutchen eigentlich so den lieben langen Tag? Kontrollieren die auch mal ihr Personal? Gucken die auch mal in die Kabinen? Also, unsere Kabine scheint da aber wirklich Terra Incognita zu sein. Nein, hier müsst Ihr Euch vorhalten lassen, dass Eure Hotelführung total versagt hat. Aber so was von versagt! Und, nein, kommt uns jetzt ja nicht mit der Ausrede, auch Eure Hotelführung sei lernbehindert. Das kaufen wir Euch nun wirklich nicht ab. Und auch einen anderen Aspekt wollen wir nicht unerwähnt lassen, liebe Norwegians: Auf der *Norwegian Star* konnte man sich keinem Restaurant, ja, nicht einmal dem T-Shirt-Grabbeltisch im Ausverkauf auch nur nähern, ohne von einem Eurer Hygiene-Ninjas mit dem nerv-tötenden Kampfschrei „Washi-Washi!“ überfallen und gründlich zwangsdesinfiziert zu werden. Aber in der Kabine, da spielt Hygiene keine Rolle, wie? Dass man in unserer ohne weiteres Kresse hätte aussäen können, ist kein Problem, was? Oh Leute, Ihr müsst ganz, ganz dringend mal Eure Prioritäten überdenken!

So. Einmal tief einatmen. Wie klar und rein die Luft doch ist, wenn das Gewitter abzieht!

Denn wenn man die Sache mit unserer Kabine mal ausblendet, dann kann man nämlich dem Service auf der *Norwegian Star* ein wirklich außerordentlich gutes, hohes und angenehmes Niveau bescheinigen. Wir haben während unserer Reise kein einziges Mal ein mürrisches oder unfreundliches Gesicht gesehen. Fragen und Bitten wurden umgehend bearbeitet.

Der Service in den Bars: perfekt. Wir mussten ein einziges Mal länger als fünf Minuten warten – und erhielten dafür umgehend eine Entschuldigung.

Der Service in allen Restaurants: professionell, freundlich, zuverlässig.

An jedem Hafen wurden bei der Rückkunft eisgekühlte Tücher gereicht, waren kalte Getränke verfügbar.

Während der Passage des Panamakanals war das Mannschaftsdeck auf dem Vorschiff geöffnet, waren Pavillons als Sonnenschutz errichtet, patrollierten ebenfalls Stewards mit Getränken und gekühlten Tüchern durch die Masse der Passagiere. Und für die, die das vergaßen, gab's sogar eine Stewardess mit einer Sprühflasche, aus der sie kühlenden Wasserdampf versprühte.

Und als am letzten Abend beim Online-Check-In für den Rückflug der Drucker im Internetcenter versagte, wurde ich von einer freundlichen Mitarbeiterin der Gästebetreuung kurzerhand hinter den Tresen ins Zahlmeisterbüro komplementiert, um dort kostenfrei die Bordkarten auszudrucken.

Insgesamt darf man NCL wirklich zu seinem Personal gratulieren: Ein solcher, manchmal spontan-herzlicher Service liegt nicht mehr auf Standard-Niveau, hier sprechen wir bereits über den Premium-Bereich. Und selbst auf Premium-Schiffen haben wir nicht immer ein solches Niveau erlebt.

Das Publikum

Genauere Angaben über Zahl und Zusammensetzung des Publikums während unserer Reise waren leider nicht erhältlich; wir gehen aber davon aus, dass das Schiff so gut wie ausgebucht war und sich damit ca. 2300 – 2400 Passagiere an Bord befanden.

Die größte Gruppe stellten natürlich Nordamerikaner, wobei neben US-Bürgern auch auffallend häufig Kanada als Heimat genannt wurde. Die zweitgrößte Gruppe waren zu unserer Überraschung die deutschsprachigen Gäste, deren Zahl wir auf mindestens 200 - 300 schätzen – und möglicherweise etwas mehr.

Zumindest hörte man immer und überall deutsche Gesprächsfetzen. Das erklärt sich dadurch, dass unsere Reise offenbar von mehreren deutschen Veranstaltern, u.a. auch von Berge & Meer beworben und ins Angebot aufgenommen worden war. Weitere Nationen fanden sich nur vereinzelt; wir trafen u.a. auch auf einige Franzosen, ein paar Spanier, einige Russen.

Insgesamt erwies sich diese Zusammensetzung als angenehm; wir knüpften einige interessante Bekanntschaften.

Was uns am Publikum nicht gefiel, war das allgemeine Erscheinungsbild – und das ist in unseren Augen unmittelbar dem Konzept des Freestyle-Cruising geschuldet. Auf der *Norwegian Star* gab es nämlich keine Kleidungsempfehlungen im klassischen Sinne, von Gala-Abenden oder ähnlichem ganz zu schweigen. Es gab, täglich in der Bordzeitung auch veröffentlicht, hinsichtlich der Kleidung lediglich Mindestanforderungen für die Restaurants. Diese Mindestanforderungen wollen wir hier nicht detailliert wiedergeben; in aller Kürze könnte man sie vielleicht so zusammenfassen, dass man möglichst nicht nackt erscheinen sollte.

Dass ein solches Konzept ein Publikum anzieht, für das Zwanglosigkeit an der Spitze der Prioritätenliste steht, liegt auf der Hand. Und leider ist offenbar der Schritt von der absoluten Lässigkeit zur (Selbst-)Vernachlässigung nicht allzu groß, und so wirkte an manchen Abenden bei einem Bummel durchs Schiff das Publikum, als sei es eben zu einer Charity-Reise aus dem Obdachlosenasyll an Bord gekommen.

Eleganz?

Doch, doch, die gab es auch, unbestritten. Bei der Besatzung. Wir räumen hier offen ein, dass die Erkenntnis, dass selbst die Reinigungskräfte in ihren einfachen Uniformen eleganter wirkten als manche unserer Mitreisenden für uns eine ständige Mahnung war, nicht der erwähnten Vernachlässigung nachzugeben.

Die Nebenkosten

Für uns fielen – im Großen und Ganzen – folgende Nebenkosten an:

- Der größte Posten umfasste, wie eigentlich immer, das **Trinkgeld**. NCL belastete hier das Bordkonto automatisch mit 12 \$/Tag/Person, was wir angesichts der Leistungen des Personals nicht für übertrieben halten.
- Die **Landausflüge** schlugen mit durchschnittlich ca. 45 €/Person für einen Halbtagesausflug zu Buche. Angesichts des hohen Qualitätsniveaus der Ausflüge bewerten wir das als preiswert.
- Ein **Soda-Paket** (man konnte so viele offene, alkoholfreie Getränke trinken, wie man wollte – auch in den Speisesälen) wurde incl. Service-Gebühr mit ca. 75 €/Person berechnet. Unangenehm fanden wir, dass NCL dieses Paket nur an alle Bewohner einer Kabine verkauft; da sich unsere Trinkgewohnheiten z.T. deutlich unterscheiden, lohnte sich das Paket zwar für meine Frau, nicht aber für mich.
- Die **Bordwäscherei** verlangte für die Reinigung eines Hemdes oder einer Hose ca. 6 \$ - im Branchenvergleich ein überhöhter Preis, nicht zuletzt, als obendrein die Reinigungsergebnisse deutlich zu wünschen übrig ließen.
- **Postkarten** vom Panama-Kanal wurden während der Passage für 1 \$ verkauft. Für weitere -,50 \$ erhielt man eine Sonderbriefmarke, einen Sonderstempel und die Zusage, dass die Karten von Panama City aus versandt werden würden.

Insgesamt können wir daher feststellen, dass sich die Nebenkosten auf der *Norwegian Star* insgesamt im Rahmen hielten, auch wenn preisgünstig etwas anderes ist.

Unser Fazit

Wir verbrachten zwei sehr erholsame und ausgesprochen abwechslungsreiche und interessante Wochen

- zwar auf einem ungemütlichen und unsympathischen Schiff,

- jedoch mit einer grandiosen Route,
- bei guter Verpflegung,
- mit einem (fast) perfekten Service,
- mit netten Mitreisenden
- und ordentlichen organisatorischen Bedingungen.

Werden wir nochmal mit der *Norwegian Star* fahren?

Eindeutig: nein. Angesichts der Mängel in Layout und Hardware kam nicht mal in Ansätzen das Home-away-from-home-Gefühl auf, und wir werden hier auf eine Wiederholung verzichten.

Und NCL? Kann man NCL weiterempfehlen?

Nun – warum eigentlich nicht? Zwar wurden wir mit dem Freestyle-Konzept nicht recht warm und werden von daher NCL sicherlich nicht zu unserer Lieblingsreederei erklären. Angesichts der fast durchgehend überzeugenden Leistungen aber können wir uns durchaus vorstellen, bei passendem Preis und passender Route wieder mit NCL zu fahren.