



Feines Gespür für große Kräfte

41 Jahre jung, aber erfahren wie ein ganz Altgedienter: Ian Gillone kam direkt von der Marine zur Carnival Group. Seit nunmehr zehn Jahren ist er auf Cunard Schiffen unterwegs. Nach zielstrebigem Karriereschritten wurde er vor einem Jahr Chief Engineer auf der QUEEN ELIZABETH. „Wenn ich mir ein Schiff für diesen Job hätte wünschen können, dann hätte ich dieses hier gewählt“, sagt er. Stolz gewährt er THE QUEENS einen Einblick in seinen technisch hochkomplexen Arbeitsbereich – eine eigene Welt tief im Rumpf des Schiffes.





Fester Bestandteil des Tagesprogramms: Ian Gillone lässt es sich nicht nehmen, täglich persönlich im Maschinenraum der QUEEN ELIZABETH nach dem Rechten zu sehen.

An unserem Schuhwerk gibt es offenbar nichts auszusetzen. Zumindest lässt Ian Gillone das THE QUEENS Team ohne Zögern durch die gesicherte Tür in den Maschinenraum an Bord der QUEEN ELIZABETH eintreten. Andere Gäste bittet er schon mal freundlich darum, zuvor die Schuhe zu reinigen. Wie Josh Weinstein, Präsident von Carnival UK, als der sich kürzlich das laut pochende Herz dieser Königin vom Chief Engineer zeigen ließ. „Er sagte mir, zuerst habe er gedacht, ich mache einen Scherz“, erzählt Ian Gillone. „Doch nachdem wir unsere Runde durch den Maschinenraum gedreht hatten, gab er zu, nun zu verstehen, was ich gemeint hatte.“

Ian Gillone ist stolz auf den perfekten Zustand, in dem sich nicht nur Lobby und Kabinen, Restaurants und Decks, Theater und Bars der QUEEN ELIZABETH präsentieren, sondern eben auch diejenigen Areale des Schiffs, die der Öffentlichkeit verborgen sind. Wie das Reich der Techniker: ein sich über mehrere Decks

erstreckendes Labyrinth aus Gängen und Gittertreppen, wo es so laut zugeht, wie es sich für sechs gewaltige Motoren, die auf insgesamt rund 87.000 PS Leistung kommen, gehört.

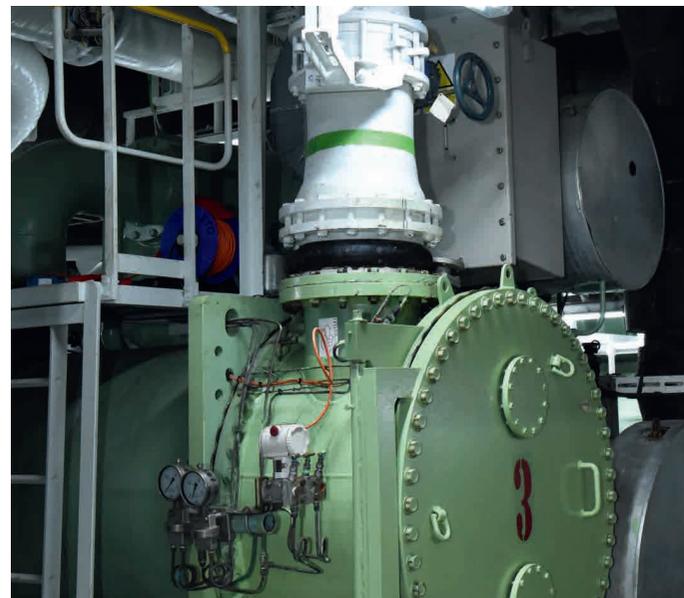
Wobei es gar nicht vorkommt, dass alle sechs Motoren gleichzeitig laufen. Wir befinden uns gerade mit 19 Knoten auf ruhigem Kurs zwischen Skagen und Southampton – das schafft die Hälfte der Motoren locker. „Einer der Motoren befindet sich gerade in der großen Wartung, die wir alle 30.000 Stunden durchführen“, erläutert Ian Gillone eine der vielen bunten Grafiken auf dem Bildschirm, als wir uns in seinem Büro zusammensetzen. „Der wird komplett in seine Einzelteile zerlegt, alles wird gewartet, kontrolliert und wieder zusammengebaut. Das dauert einen Monat.“ Sein Computer zeigt auch: Wollte man das Schiff auf 20 Knoten beschleunigen, müsste ein vierter Motor zugeschaltet werden. „Das ist wie bei Ihrem Auto“, erklärt der bekennende Motoren-



Hightech tief im Rumpf der Königin: Im Kontrollraum laufen sämtliche technische Daten zusammen.

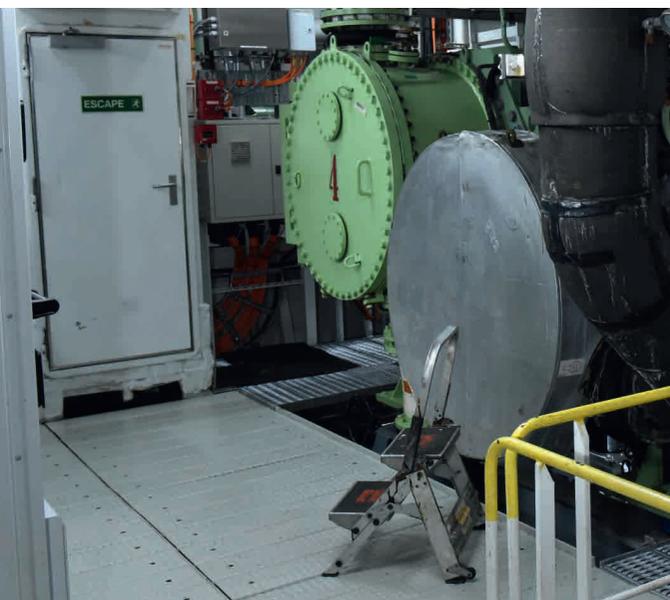
freak, der zu Hause auch gern mal an der kleinen privaten Autosammlung bastelt. „Ein bisschen mehr Geschwindigkeit hat enorme Auswirkungen auf den Verbrauch.“

Auch im Hafen selbst brauchen die Schiffe Energie. Ein Motor bleibt ständig in Betrieb und treibt einen Generator an, der die Königin mit Strom versorgt – für Licht, zum Kochen, für die Klimaanlage, die Pools und so weiter. Zwei Tonnen Treibstoff pro Stunde werden hierfür benötigt. Auch deshalb hält Ian Gillone die Landstromversorgung in den Häfen für ein „brillantes und zugleich sehr einfaches System. Man muss eigentlich nur ein paar dicke Kabel zusammenstecken, und schon herrscht mal komplette Stille im Maschinenraum – herrlich!“ Wenn die QUEEN ELIZABETH Ende dieses Jahres ihr Refit hinter sich hat, wird der Landanschluss für dieses Schiff kein Problem sein. Spätestens auf der Alaska-Reise 2019 kommt das neue System dann erstmals zum





Regelmäßige Besprechungen mit seinem Team – hier Martin Hepple, Chief Electrical Officer – gehören zu Ian Gillones Arbeitsalltag.



Einsatz. „Ich denke, die Zukunft gehört dem LNG“, bringt Ian Gillone ein weiteres innovatives Stichwort auf den Tisch. In dem komprimierten Flüssigerdgas als Kraftstoff sieht der 41-Jährige ein riesiges Potenzial für die Schifffahrt.

Er freut sich, wenn er die Muße hat, technische Innovationen zu durchdenken und mit seinem 85-köpfigen Team zu besprechen. „Mein Job besteht allerdings zum größten Teil aus Büroarbeit“, erläutert Ian Gillone. Das E-Mail-Zeitalter hat auch an seinem Schreibtisch Einzug gehalten. Dennoch ist der tägliche Rundgang durch den Maschinenraum lieb gewonnene Routine. „Aufgrund meiner Erfahrung nehme ich Dinge vielleicht anders wahr als jemand anderes. Ich höre zum Beispiel, wenn eine Pumpe nicht ganz rund läuft, oder ich spüre, wenn die Luftfeuchtigkeit im Frischwasserbereich nicht optimal ist.“ In dieser Hinsicht ist die QUEEN ELIZABETH eine sensible Dame: Je frühzeitiger bemerkt wird, dass

etwas nicht hundertprozentig stimmt, umso leichter und schneller können kleine Maßnahmen das Wohlfühl wiederherstellen.

„Ich kenne dieses Schiff einfach in- und auswendig“, verrät Ian Gillone. Seit 2014 ist die QUEEN ELIZABETH sein Arbeitsplatz, seit einem Jahr steht er dem gesamten technischen Bereich von den Maschinen über die Küchenausstattung bis hin zur Theatertechnik vor. „Die QUEEN ELIZABETH ist in einem außergewöhnlich guten Zustand; das macht vieles leichter für uns. Aber auch die sehr nette Atmosphäre macht einfach Spaß. Für mich ist die QUEEN ELIZABETH das beste Schiff der Flotte“, betont Ian Gillone und strahlt. Da kann selbst die QUEEN MARY 2 nicht mithalten – auch wenn der Schotte aus dem kleinen Ort Kirkcudbright an Bord dieses Schiffes seine große Liebe fand. Das war vor acht Jahren, als beide auf der QUEEN MARY 2 arbeiteten. Heute ist Verena in der Hotelbranche in ihrer Heimatstadt Baden-Baden tätig, wo das Paar mit der inzwischen zweijährigen Rebecca lebt.

Seit 23 Jahren steht Ian Gillone in Diensten der Carnival Group, seit zehn Jahren sind die Cunard Schiffe sein zweites Zuhause. Eine familiäre Vorbelastung für diese Karriere ist nicht von der Hand zu weisen: „Mein Vater war leitender Ingenieur auf einem Frachtschiff, und als ich zehn oder elf Jahre alt war, hat er mich mal drei Monate auf eine Fahrt nach Afrika mitgenommen“, erzählt Ian Gillone. Das habe vor allem einen Riesenspaß gemacht, erinnert er sich – aber vielleicht auch den späteren Berufswunsch fest in ihm verankert. „Ich wollte eigentlich Luftfahrtingenieur werden, und auch mein Vater riet mir davon ab, auf See zu gehen – die Arbeit ist hart und man ist immer weit weg. Aber ich bin dann doch erst zur Marine und habe mich anschließend bei allen britischen Schiffsunternehmen beworben.“ Dass er als Kadett damals nicht direkt bei Cunard anfangen konnte, ist längst vergessen. Auch die warnenden Worte des Vaters sind verhallt. „Er und meine Mutter sind jetzt doch sehr stolz auf mich“, erzählt Ian Gillone. „Und ehrlich gesagt glaube ich, dass mein Vater diesen Werdegang dann wohl doch irgendwie so vorhergesehen hat.“



QUEEN ELIZABETH

Flagge	Bermuda
Schiffstyp	Kreuzfahrtschiff
Klasse	Hybrid Vista-/Spirit-Klasse
Rufzeichen	ZCEF2
Reederei	Cunard Line
Bauwerft	Fincantieri, Monfalcone
Baunummer	6187
Baukosten	708 Mio. US-Dollar
Kiellegung	2. Juli 2009
Taufe	11. Oktober 2010
Stapellauf	5. Januar 2010
Übernahme	30. September 2010

Schiffsmaße und Besatzung

Länge	294 m
Breite	32 m
Tiefgang	max. 8 m
Tonnage	90.900 BRZ
Besatzung	1.005

Maschinenanlage

Maschine	dieselelektrisch
Maschinenleistung	64.000 kW (87.016 PS)
Höchstgeschwindigkeit	23,7 kn (ca. 44 km/h)
Energieversorgung	4 × MaK 12M43C 2 × MaK 8M43C

Transportkapazitäten

Tragfähigkeit	7.685 tdw
Passagierzahl	2.081
Passagierkabinen	1.045