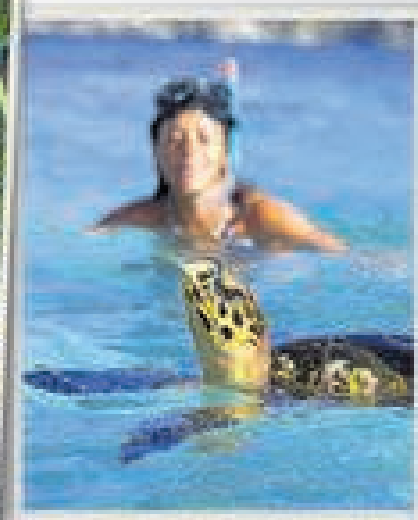
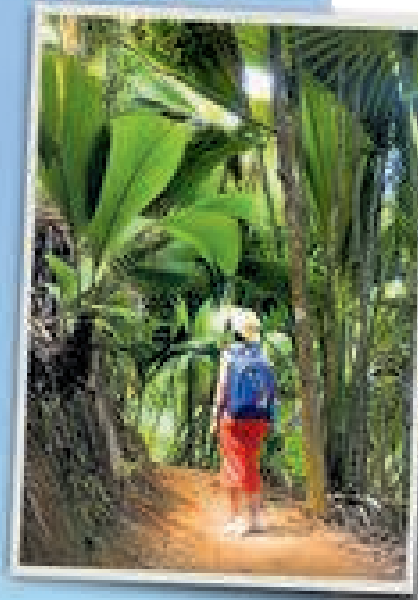


Mit der 100 Jahre alten „Sea Pearl“ kommt man der Natur ganz nah, selbst den scheuen Wasserschildkröten



# Fünf Sterne hat nur die Natur

Azurblaue Wellen, weiße Strände, bunte Fische und seltene Vögel: Ein Segeltörn um die Seychellen ist auch ohne großen Komfort an Bord echter Luxus

PEGGY GÜNTHER

„Hektisch paddle ich mit dem fremden Gefühl von Taucherflossen an den Füßen hin und her. So viele farbenprächtige Fische schillern im sonnen-durchfluteten Wasser, und ich will keinen verpassen. Zwischen bunten Korallen scheinen sie ein Festmahl zu halten, es knuspert und knistert nur so unterhalb der Wasseroberfläche. Das Seegras bewegt sich rhythmisch mit den Wellen. Plötzlich verschwindet das herrliche Bild, die Taucherbrille füllt sich mit Wasser – mein Grinsen hat das Vakuum aufgelöst.“

Am Abend wälzen wir Bestimmungsbücher und finden sie alle wieder: Papageienfische, Lippenfische, Flötenfische, Doktorfische... Am Nachbartisch berichten die Taucher begeistert von großen Barrakudas und Marlins, die sie in der Tiefe gesehen haben – mir reichen die kleinen, disneyfarbenen Varianten völlig. Zum Glück gibt es zum Abendessen keinen Fisch, sondern kreolisches „Chicken curry“ – von Mitreisenden liebevoll „geschreddertes Huhn“ genannt, da sämtliche Knochen noch im Kleinformat zu finden sind.

An Bord der „Sea Pearl“ geht es herzlich zu, das „Du“ ist auf einem Segler selbstverständlich. Minikabinen und gemeinsame Duschen für alle Passagiere führen zu einem lockeren Backpackerfeeling. Das ist die perfekte Atmosphäre, um eine Fünf-Sterne-Destination zu entdecken. Täglich sehen wir einen neuen, unwirklich schönen Teil vom Paradies – da tut es gut, des Nachts das Knarren einer 100 Jahre alten Segelgally als realen Gegensatz zu haben.

Im Nationalpark Valle de Mer spaziert die zehnköpfige Segelfamilie durch einen Urwald mit mannshohen Blättern. Hier wächst die größte Kokosnuss der Welt – die Coco de Mer wiegt satte 20 Kilogramm. Die Assoziationen,

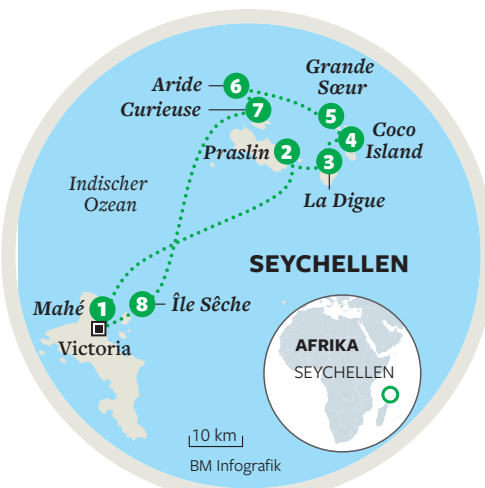
die der zweigeschlechtliche Baum weckt, sind eindeutig und bringen so manchen Mitreisenden zum Schmunzeln. Zur Abkühlung gibt es danach am feinen, weißen Sandstrand erst einmal frisches Mango- und Kokoseis.

Es dauert nicht lange, da verliert die Zeit ihre Bedeutung, eine Uhr trägt niemand mehr. Der Fortschritt des Tages lässt sich recht einfach schätzen, schließlich geht die Sonne immer gegen sechs Uhr auf und unter. Übrigens ohne großes Farbenspiel – zu viel Kitsch muss ja nun auch nicht sein. Und so belächeln wir auch den Schleier, der am Bacardi-Beach auf La Digue markiert, dass sich ein frisch verheiratetes Paar zwischen beeindruckenden Felsen eine Bucht gesucht hat und nicht gestört werden will.

Gibt es eine Steigerung von perfekt? Sie würde die Strände auf der anderen Seite der Insel beschreiben. Auf 100 Meter Breite werden sie eingerahmt von einem grünen Teppich mit pinkfarbenen Blumen auf der einen und azurblauen, krachenden Wellen auf der anderen Seite. Die Palmenwedel klatschen Beifall zum dezenten Vogelgesang, kaum ein Mensch ist zu sehen. Der ungarische Guide Attila bringt den Jungs bei, Kokosnüsse zu öffnen. Es gibt nichts Erfrischenderes als Kokoswasser.

Immer wieder taucht auf dieser Reise der Gedanke an das Paradies auf. Geologisch ist er gar nicht mal unbegründet: Als der Urkontinent Gondwanaland in die Erdteile Südamerika, Afrika und Asien zerbrach, blieben im Pazifik zwei große und einige kleine Felsen zurück. Die größeren heißen heute Madagaskar und Sri Lanka, die kleineren bilden die innere Seychellen-Gruppe. Mit ihren bis zu 900 Meter hohen Bergen zeichnet die Granitinseln ein weltweit einzigartiger landschaftlicher Charakter aus. Alle anderen ozean-

Fangfrisch auf den Tisch: Die Crewmitglieder sorgen selbst für das Dinner. Unten: Karte mit der Route des Segeltörns um die Seychelleninseln. Fotos: Peggy Günther (2); Gettyimages (3); Montage: Jörg Wiegmann



nischen Eilande sind entweder vulkanischen oder korallen Ursprungs. Und die Seychellen haben sich im Gegensatz zu anderen Regionen kaum verändert, mittlerweile bewahrt durch zahlreiche Naturschutzgebiete.

Naturliebhaber und Taucher kommen auf unserer Segelreise daher voll auf ihre Kosten. Mindestens acht Tauchgänge pro Törn werden vom Veranstalter garantiert. Besonders gut ist die Sicht in den windstillen Monaten Mai/Juni und Oktober/November – hier gibt es dann auch spezielle Tauchreisen, die mit Begleitboot ins offene Meer führen. Wer sich eher oberhalb der Wasserlinie aufhält, der bekommt im Sommer Abkühlung durch lebhaftes südöstliche Winde und kurze Regen-

schauber – die angenehmste Reisezeit ist von Juni bis September. Zu Jahresbeginn kann es auch mal länger regnen, der Wind ist wechselhaft, die See rauer. Prinzipiell sind die Seychellen mit ihrem tropischen Klima aber eine Ganzjahresdestination.

Vor der Küste Arides verfolgen wir die Flugbahnen unzähliger Vögel, die die dichte Vegetation von oben inspizieren. In der Hauptsaison leben eine Million Vögel auf dem 400 Quadratmeter großen Eiland. In bester James-Bond-Manier landen wir mit dem Schlauchboot des Inselhüters mitten auf dem Strand. Ein Biologe erläutert die Artenvielfalt, während er uns durch die Hügel führt. Hüfthohe Ananaspflanzen verströmen ihren süßen Duft. Bunte Ge-

## Wissenswertes

**Silhouette Cruises** hat zwei Produktlinien mit jeweils acht bis neun Kabinen an Bord: „Sea Shell“ und „Sea Pearl“ heißen die ursprünglichen Segelklassiker mit einfacher Ausstattung (ab 1009 Euro / 7 Tage). Ein wenig luxuriöser kommen „Sea Star“ und „Sea Bird“ daher, die 2000 und 2002 gebaut wurden: Hier haben die Gäste sogar eigene Badezimmer.

**Eine Alternative** ist der Katamaran „Pegasus“ der griechischen Reederei Variety Cruises. Er befördert bis zu 49 Gäste (ab 1858 Euro / 8 Tage). Etwas intimer geht es auf dem Katamaran „Mojito 78“ für 24 Personen zu. Er gehört der Reederei Dream Yacht Charter (ab 1189 Euro / 8 Tage).

**Buchbar** sind Seychellen-Kreuzfahrten bei verschiedenen großen Anbietern, wie etwa Thomas Cook, Dertour und Meiers. (pg)

ekos setzen sich an Palmenstämmen für die Fotografen in Szene. Auf den verschlungenen Pfaden sehen wir immer wieder Bodennester, aus denen uns kleine Vögel neugierig betrachten. Wir lernen, dass eine nahezu ausgestorbene Art mit Zufütterung erfolgreich gestärkt wird. Ihren geschützten Lebensraum verdankt die ausschließlich auf den Seychellen lebende Spezies dem Schokoladenpapst Christopher Cadbury. Dieser kaufte Aride 1973 und ließ Kokosplantagen gegen die ursprüngliche Bepflanzung austauschen. Seither herrscht Ruhe auf der Insel.

Nach der schweißtreibenden Wanderung schnell wieder ins Wasser. Inzwischen habe ich gelernt, mich beim Schnorcheln ruhig treiben zu lassen, und entdecke am Grund einen knallgelben Seestern sowie jede Menge Seeigel. Manche Korallen sehen wie Pilze aus, andere wie wunderschöne filigrane Blumen. Im Laufe der Zeit nähern sich unzählige bunte Zebrafische und lassen sich mit überreifen Bananen füttern. Und plötzlich wird mir klar, warum man bei der Einreise ein Rückflugticket vorlegen muss.

Die Teilnahme an der Reise wurde unterstützt von Silhouette Cruises.

# Wo Kapitäne und ihre Brückencrews den Ernstfall proben

In einem großen maritimen Schulungszentrum im niederländischen Almere trainieren Kreuzfahrtoffiziere mögliche Katastrophen am Simulator, aber auch die Tücken mancher Hafeneinfahrten

PEGGY GÜNTHER

Der Hafen von Fort Lauderdale ist bereits klar zu erkennen. Langsam bewegt sich die „Emerald Princess“ auf die Einfahrt zu. Weiße Schaumkronen sind auf den Wellen zu sehen, der Gleichgewichtssinn meldet eine sanfte Schaukelbewegung.

Plötzlich verdunkelt sich der Horizont durch eine Regenfront. „Das sieht nicht gut aus“, murmelt Kapitän Claudio de Fenza, und der diensthabende Navigator gibt Anweisung, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Das Brummen der Maschine wird leiser. Nur wenige Augenblicke später zieht dichter Nebel auf, die Anspannung auf der Brücke ist deutlich zu spüren. Gebannt starren alle auf die Instrumente. Zum Glück verziehen sich die Schwaden genauso schnell wieder, wie sie gekommen sind, sodass beim Wenden des Schiffs alle Baken erkennbar sind. Das Anlegemanöver übernimmt de Fenza selbst. „Gut gemacht“, lobt er sein Team anschließend.

Zehn Minuten später erscheint die Kulisse von Stockholm vor den Fenstern der „Emerald Princess“. Viele kleine Inseln schürren bei einer neuen Crew

den Respekt vor der Hafeneinfahrt. Und das, obwohl keine ernsthafte Gefahr besteht, denn de Fenza leitet die Operation mit festem Boden unter den Füßen. Der Flottenkapitän von Costa Crociere ist im Center for Simulator Maritime Training (CSMART) im niederländischen Almere zu Gast, der weltweit größten Schulungsinstitution für

Kreuzfahrtoffiziere. Die Bilder in den beiden großen Brückensimulatoren erscheinen frappierend echt. „Hier sind auch schon Leute seekrank geworden“, lächelt der erfahrene Seemann. Doch heute ist zum Glück nur „Bridge Resource Management 1“ angesagt – normaler Regelbetrieb ohne Sturm, Kollisionkurs und andere Gefahren.



Simulatorübung: Ein Brückenteam aus Besatzungsmitgliedern der Reedereien Costa Crociere, Cunard Line und Holland America Line trainiert das Einlaufen in den Hafen von Port Everglades (Florida). Foto: Frank Behling

„Wir würden unsere Schüler nicht untergehen lassen“, erklärt Kapitän Hans Hederström unterdessen im Vorraum zum Simulator. „Das würde nur demotivieren, und wir wollen das Positive stärken.“ Wer vor einer Beförderung steht, für den sind die Aufgaben im Simulator entscheidend. Aber auch alle anderen nautischen Führungspositionen der Carnival Corporation – zu der neben Princess Cruises u. a. auch Costa, Aida und die Cunard Line gehören – kommen regelmäßig zur Auffrischung ihrer Kenntnisse ins CSMART. 2009 gründete Hederström das Institut mit einer Handvoll Mitarbeitern, heute sind hier 45 Angestellte tätig, die in diesem Jahr Schulungen für rund 4000 Personen organisieren – die Kapazitäten sind damit erschöpft. Ein größerer Neubau entsteht daher nur wenige Kilometer entfernt. Mitte 2016 soll das Carnival Center of Excellence eröffnen und doppelt so viele Simulatoren bieten wie das bisherige Zentrum.

Neben der Brücke wird auch der Maschinenkontrollraum simuliert. Der Videoscreen zeigt ein Feuer in einer der Maschinen. Jetzt muss es schnell gehen: Sprinkler an, Treibstoffzufuhr stoppen. Nicht ohne Stolz berichtet

Paul Fairbrother, Director Engineering Training, dass er die Reaktionszeit der Ingenieure für den notwendigen Handlungsablauf von zwei Minuten auf 15 Sekunden herunterschraubt. Auf diesem Weg bleibt der Schaden reparabel. Nebenan wird per Kamerafahrt auf großen VideoscreeNs der gesamte Maschinenraum der „Emerald Princess“ im Laufschrift erforschbar, inklusive Interaktion mit dem technischen Equipment. Was auf der Brücke „Bridge Resource Management“ heißt, ist hier „Engine Resource Management“. Und zum Jahresende kommt beides zusammen, dann können komplexe Szenarien mit Interaktion geübt werden. Ein wichtiger Schritt für mehr Sicherheit auf hoher See, denn der Schlüssel hierzu liegt in der Kommunikation.

„Thinking out loud“ heißt eines der Schlagworte im neuen Bridge Management System. War es früher der Kapitän, der Entscheidungen traf, denen sich alle Crewmitglieder zu fügen hatten, so ist es heute das Team, das miteinander agieren soll. Auch ein junger Offizier darf und soll die Handlungsverläufe hinterfragen und seine Meinung äußern. Nur auf diesem Weg können

Katastrophen wie die der „Costa Concordia“ vermieden werden. Acht Monate vor der Havarie hatte die Weiterbildung der nautischen Offiziere von Costa Crociere in Almere begonnen. Tragischerweise war Kapitän Schettino noch nicht dabei. Inzwischen legt die Carnival Corporation, der das Trainingszentrum gehört, noch mehr Wert auf den neuen Ansatz. Die unterschiedlichen Sicherheitskonzepte der Reedereien wurden vereinheitlicht, zudem besuchen elf neue Flottenkapitäne die Schiffe und sind bei der Umsetzung behilflich. Claudio de Fenza ist einer von zwei Flottenkapitänen für Costa Crociere. Er ist stolz darauf, dass inzwischen jedes nautische Crewmitglied zuerst in den Simulator geht, bevor es an Bord darf.

Und sogar bei der Entwicklung neuer Routen können die Spezialisten aus Almere mitwirken. Innerhalb weniger Wochen lässt sich jeder Hafen der Welt in das System integrieren und die Anfahrtslinien festgelegt, die bei den realen Anläufen zu beachten sind. Und die Kreuzfahrt ist wieder ein wenig sicherer.

Die Teilnahme an der Reise wurde unterstützt von Costa Crociere.