



## GROSSE PÖTTE

## Die schwierige Geburt der „Sea Cloud II“

Die moderne Schwester der legendären Segelyacht macht in Palmas Hafen fest



Jörg A. Boeckmann  
www.cruceros.es  
www.kreuzfahrten-ab-palma.es

Dass die „Sea Cloud“ von 1931 eine faszinierende Legende unter Seglern ist, bezweifeln weder Freunde von Windjammern noch verwöhnte Kreuzfahrer. Das Schiff vereinigt exklusivsten Service und Gastronomie mit einem für die Zeit untypischen luxuriösen Ambiente sowie unendlich viel Segelromantik.

Aber was bietet die deutlich jüngere Schwester „Sea Cloud II“, die am Samstag (7.9.) Palma ansteuert? Nachdem Hamburger Kaufleute um den Reeder Hermann Ebel 1994 die historische „Sea Cloud“ übernommen hatten, wurde schnell klar, dass schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen weitere Projekte hinzukommen mussten – für ein einziges Schiff ist eine komplette Organisation mit Reederei und Reiseveranstalter zu teuer. Erleichtert wurde die Entscheidung für ein zweites Schiff durch die sehr gute Nachfrage.

Das Konzept für das neue Schiff: Wenn die neue „Sea Cloud II“ im Erfolgs-Kielwasser ihrer berühmten Schwester segeln sollte, dann konnte sie nur ein echter Windjammer mit Fünf-Sterne-Luxus an Bord werden. Und noch etwas stand von Anfang an außer Zweifel: Auch das zweite Segelschiff von Sea Cloud Cruises sollte ein Rahsegler werden. Denn nur ein solcher sogenannter Square Rigger beschert nach Einschätzung der Hamburger seinen Passagieren an Bord höchste Erlebniswerte.

Dann stellten sich ganz andere Fragen: Würde es möglich sein, einen Rahsegler zu konstruieren, der sich mit der denkbar kleinsten Besatzung würde fahren lassen? Und: Würde sich eine geeignete Werft finden lassen, um ein solches Schiff zu vertretbaren Kosten zu bauen?

Hermann Ebel und sein Team machten sich auf die Suche. Die „Sea Cloud II“ wurde als „echte“



■ Traditioneller Name, moderner Komfort: Auch die „Sea Cloud II“ ist ein Rahsegler. FOTO: SEA CLOUD CRUISES

Besonders problematisch war der Innenausbau des Schiffes, der abseits gültiger Muster vonstattengehen musste. Wegen Schwierigkeiten beim Innenausbau konnte die Bark erst nach einer Verzögerung von zwölf Monaten am 6. Februar 2001 von Sabine Christiansen in Las Palmas getauft werden. Genau 70 Jahre zuvor war ihre ältere Schwester, die „Sea Cloud“, auf der Germania-Werft in Kiel getauft worden.

Welches Schiff ist nun die bessere Wahl? Mir persönlich gefallen beide, die „Sea Cloud“ punktet mit Charme und der historischen Einrichtung, die jüngere Schwester mit modernem Komfort. Auf diesem Schiff gibt es ein Spa, ein kleines Fitness-Center und sogar TV auf der Kabine – undenkbar auf der „Sea Cloud“.

Bei der Wahl spielt natürlich auch die Route eine wichtige Rolle. Die Auswahl ist groß, das Schiff bietet wöchentlich wechselnde Touren und im Jahresverlauf unterschiedliche Fahrtgebiete. In diesem Jahr sind die Kanaren möglich, als Highlight im Tandem mit beiden Schiffen. Nach der obligatorischen Transatlantik-Route geht es mit der „Sea Cloud II“ dann in kubanische Gewässer oder nach Costa Rica. Palma wird erst wieder im Herbst 2014 auf einer Reise ab Malta angesteuert, im Anschluss segelt die Yacht von Mallorca Richtung Cádiz oder Kanaren. Informationen zum Schiff und allen Reisen gibt es auf Spanisch oder Deutsch auch in Palma unter Tel.: 971-91-97 77 bei [cruceros.es](http://cruceros.es).

## SCHIFF AHOI!

## „SEA CLOUD II“, „SILVER WIND“ UND „RIVIERA“

Anspruchsvolle Kreuzfahrt-Gäste bevorzugen häufig kleinere und mittelgroße Schiffe. Von diesen edlen Luxuslinern erwartet Palmas Hafen in den ersten beiden September-Wochen die edle Segelyacht „Sea Cloud II“, die schnittige Megayacht „Silver Wind“ und das Gourmet Schiff „Riviera“ von Oceania Cruises. Auch edel ist die „Crystal Serenity“ mit All-inclusive vom Feinsten.

## Palma

4.-5.9. MSC Sinfonia (19-19 Uhr)  
6.9. Costa Serena (11.30-18 Uhr)  
7.9. Aidablu (6-22 Uhr)  
7.9. Aidavita (6-22 Uhr)  
7.9. Thomson Dream (6.15-23 Uhr)  
7.9. Sea Cloud II (9-13.30 Uhr)  
7.9. Norwegian Epic (12-20 Uhr)  
9.-10.9. MSC Orchestra (20.30-3 Uhr)

10.9. Aidavita (6-22 Uhr)  
10.9. Island Escape (6-23 Uhr)  
10.9. Voyager (9-22.30 Uhr)  
11.9. Costa Favolosa (8-17 Uhr)  
11.-12.9. MSC Sinfonia (19-19 Uhr)  
12.9. Crystal Serenity (8-17 Uhr)  
13.9. Costa Serena (11.30-18 Uhr)  
14.9. Aidavita (6-22 Uhr)  
14.9. Thomson Dream (6.15-23 Uhr)  
14.9. Norwegian Epic (12-20 Uhr)  
15.9. Silver Wind (8-19 Uhr)  
16.-17.9. MSC Orchestra (20.30-3 Uhr)  
17.9. Aidablu (6-22 Uhr)  
17.9. Aidavita (6-22 Uhr)  
17.9. Island Escape (6-23 Uhr)  
17.9. Riviera (12-23.59 Uhr)  
18.9. Costa Favolosa (8-17 Uhr)  
18.9. Silver Wind (9-23 Uhr)  
18.-19.9. MSC Sinfonia (19-19 Uhr)

Bark geplant – als dreimastiges Segelschiff mit zwei „vollgetakelten“ Masten und einem Besan. Sea Cloud entschied sich dabei für ein traditionelles, von Hand bedientes Rigg, wie es Anfang des 20. Jahrhunderts üblich war. Bei der Planung orientierte man sich an dem 1908 erschienenen Standardwerk zu

diesem Thema – der bis heute gültigen „Bibel“ für Rahsegler.

Schnell zeigte sich, dass der Bau eines großen Segelschiffes für den Passagierverkehr eine überaus komplexe Angelegenheit ist. Die Bestimmungen des Internationalen Schiffsicherungsvertrages SOLAS spielten dabei ebenso eine wichtige Rolle

wie Brandschutzvorschriften oder die Leckstabilität. „Wir wurden mit Vorschriften geradezu erschlagen“, erinnert sich Hermann Ebel auf der Homepage des Unternehmens.

Und so fielen die ersten Pläne denn auch durch. Die projektierte Segelyacht wäre danach vor lauter Fluchtwegen ein schwimmendes Treppenhaus geworden! Doch schließlich kam eine klare Linie in das Projekt: Schiffsbauarchitekten zeichneten Rumpf und Rigg; und mit den Inneneinrichtern von Partner Ship Design in Hamburg kam ein wichtiger Partner ins Team. Schrittweise entwickelte sich die „Sea Cloud“ auf den Zeichenbrettern zu einem fertigen Schiff – nur eine Werft musste noch gefunden werden.

Der erste Partner für den Bau war eine finnische Werft. Die Zusammenarbeit lief zunächst gut an – dann geriet die Werft in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Damit begann die Suche von vorne. Es kam zu Gesprächen mit der Werft Astilleros Gondán, S.A. im asturischen Figueras. Dort hatte man sich einen hervorragenden Ruf erarbeitet, bis dahin aber noch keinen Kreuzfahrt-Großsegler der Luxusklasse gebaut. Als sich die Werft um den Auftrag bewarb, hatte sie jedoch gerade einen interessanten Neubau auf dem Helgen: Das spanische Marineministerium hatte ein Segelschulschiff bestellt. Und so wurde trotz einiger Vorbehalte der Auftrag für den Neubau erteilt. Gebaut wurde jedoch verstreut in Europa, so in Wolgast die Takelage, in Polen die Segel und in Spanien die Masten.

## ONLINE

## NEUE XING-GRUPPE ZU KREUZFAHRTEN

Im besonders in Deutschland beliebten sozialen Netzwerk Xing ist eine neue Gruppe zum Thema Kreuzfahrten ab und bis Palma ins Leben gerufen worden. Die Gruppe „Cruceros – Kreuzfahrten – Palma de Mallorca“ bietet Diskussionsforen, Expertentipps und einen Monatsüberblick über Schiffsanläufe in Palma. Beiträge können sowohl in deutscher wie auch spanischer Sprache verfasst werden. Und auch eine Auswahl der Kreuzfahrt-Artikel aus der Mallorca Zeitung steht dort zur Verfügung.



Spezialität des Monats:  
**Zicklein**

Außerdem Spezialität des Hauses: Lammschulter

Ctra. de Manacor, Km 31 • Tel./Fax: 971 161 502 • Montuïri • Mallorca

Öffnungszeiten: Täglich von 11-18 Uhr • Samstag: 11-22 Uhr • Dienstag geschlossen • Abends mit Reservierung