

Die sieben Leben der
SEA CLOUD



Auf einem Kurs,
der Geschichte geschrieben hat.



Die sieben Leben der SEA CLOUD – Auf einem Kurs, der Geschichte geschrieben hat.

Die Vita der SEA CLOUD liest sich spannender als mancher Roman. 1931 wurde sie im Auftrag eines Wall Street Brokers in Kiel erbaut. Und seine Frau, Marjorie Merriweather Post, war es, die den Charakter der SEA CLOUD prägte. Nach dem Verkauf des Großseglers 1955 gab es dann manch dunkles Kapitel in der Entwicklungsgeschichte der einst mondänen Privatyacht, bis sie 1978 von einer Gruppe Hamburger Reeder und Kaufleute entdeckt und zu neuem Leben erweckt wurde.

Ein Meisterwerk der Schiffsbaukunst wird zum schwimmenden Palast.

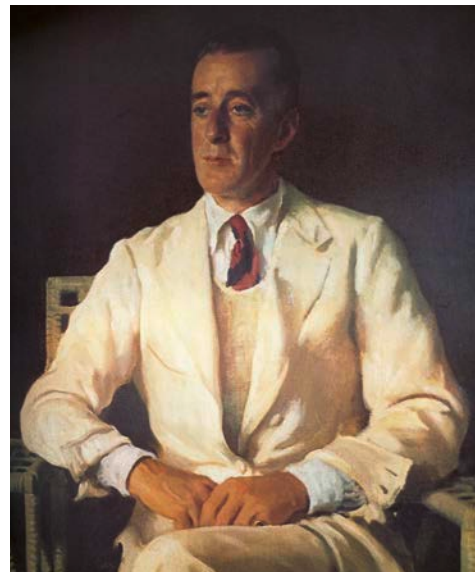
Die heutige SEA CLOUD wurde 1931 nach Plänen des renommierten amerikanischen Konstruktionsbüros Gibbs & Cox auf der Germania Werft in Kiel erbaut. Nach ihrem Stapellauf in der letzten Aprilwoche wurde die damals größte private Segelyacht der Welt auf den Namen HUSSAR getauft. In Auftrag gegeben hatte den letzten Neubau einer Viermastbark einer der reichsten Geschäftsleute der Wall Street, Edward Francis Hutton.



Seine Ehefrau, Marjorie Merriweather Post, Erbin eines riesigen Vermögens und selbst erfolgreiche Geschäftsfrau, richtete die Luxusyacht mit dem damals noch schwarzen Rumpf ganz nach ihrem Geschmack ein. Mindestens zwei Jahre widmete sie sich fast ausschließlich dieser Aufgabe.

Sie mietete sich dazu ein riesiges Lagerhaus in Brooklyn, machte einen Aufriss der Schiffsräume im Originalmaßstab und baute dort die liebevoll ausgesuchten An-

tiquitäten so auf, wie diese später in ihrer eigenen und den sechs übrigen Luxusyachten stehen sollten. Kein Wunder also, dass die Ausstattung der Yacht später genau ihren Vorstellungen entsprach – und die Gäste an Bord aufgrund ihres ganz individuellen Stils bis heute begeistert. Die HUSSAR war zu einem einzigen Zweck gebaut worden: Die Huttons standesgemäß überall dorthin zu bringen, wo sie ihre Anwesenheit aus Gründen der Repräsentation,



des Geschäftsinteresses oder einfach aus Spaß an Reisen und Abenteuern für wünschenswert hielten. Mindestens neun Monate im Jahr verbrachte die HUSSAR auf See und steuerte so exotische Ziele wie die Galapagos-Inseln oder Hawaii an.

Doch das süße Leben unter weißen Segeln wurde schon bald überschattet: Die Ehe von Marjorie Merriweather Post und Ed Hutton geriet in eine Krise – und im August 1935 ließ sich das Paar schließlich scheiden.

Ein neues Leben unter neuem Namen.

Ein Tag nach der Scheidung überschrieb Ed Hutton die HUSSAR auf den Namen seiner Exfrau, die das Schiff über alles liebte. Als eine Art Schlussstrich unter ihrer zweiten missglückten Ehe ließ Marjorie den Rumpf weiß streichen und die Yacht unter einem neuen Namen registrieren: Aus der HUSSAR wurde die SEA CLOUD.

Nach der schmerzlichen Trennung von ihrem Mann fand Marjorie schnell Trost bei ihrem alten Freund Joseph E. Davies. Er war ein erfolgreicher Anwalt und nach dem ersten Weltkrieg bei den Friedensverhandlungen in Versailles einer der Wirtschaftsberater von Präsident Wilson gewesen. Die Hochzeit mit Mister Davies am 15. Dezember 1935 gab Marjories Leben eine neue Richtung: Fortan bewegte sich die attraktive Frau nicht nur in den Kreisen der Wirtschaftsmagnaten, sondern auch in der Welt der Politik und Diplomatie. Anfang 1937 übernahm Davies das Amt des amerikanischen Botschafters in Moskau. Die SEA CLOUD wurde nun als schwimmender (und abhörsicherer) Diplomatenpalast nach Leningrad beor-



Und auch eine Reihe gekrönter Häupter waren zu jener Zeit zu Gast auf der SEA CLOUD, u.a. aus dem schwedischen und dem belgischen Königshaus. Mit der Zeit jedoch wurden die von Leningrad aus gestarteten Reisen zunehmend bedrohlicher, da die Zahl der Kriegsschiffe in den östlichen Gewässern rapide anstieg. Im Juni 1938 wurde Davis als US-Botschafter nach Belgien berufen und die SEA CLOUD nahm Abschied von der UdSSR.

Im Kriegsdienst – Ein Opfer für die Nation.

Die meisten Gäste an Bord der SEA CLOUD gehen achtlos an der kleinen, weißen Tafel mit den fünf Messing-Winkeln vorüber, die an der Stirnseite des Ruderhauses unterhalb der Brücke verschraubt ist. Nur die wenigsten wissen: Jeder Winkel steht für ein halbes Jahr aktiven Kriegsdienst für die USA.

Die patriotische Tat von Marjorie und ihrem dritten Ehemann Joe Davies wird vielfach als heroisches Opfer bezeichnet: Anstelle eines Sohnes hätte die SEA CLOUD in den Zweiten Weltkrieg ziehen sollen. Doch tatsächlich hatte das Ehepaar noch kurz vor Kriegseintritt der USA versucht, sein Schiff zu verkaufen. Zu diesem Zeitpunkt war der Markt für derartige Luxusgüter jedoch schon zusammengebrochen. Die Vereinigten Staaten wurden Ende 1941 durch den Überfall der Japaner auf Pearl Harbour in den Zweiten Weltkrieg hineingezogen.



Und schon kurz darauf begann die Navy, Privatyachten für die Verstärkung der Flotte zu akquirieren und für die U-Boot-Jagd, für Patrouillenfahrten und für die Wetterbeobachtung auszurüsten.

Präsident Franklin D. Roosevelt, der mit dem Diplomaten Davies eng befreundet war, hatte den „Kriegsdienst“ der SEA CLOUD zunächst mit der Begründung abgelehnt, die Yacht sei viel zu schön für einen solchen Einsatz. Aber 1942 konnten sich auch die USA ästhetische Kategorien dieser Art nicht mehr leisten. Für die symbolische Charter von einem Dollar übernahm die Coast Guard die SEA CLOUD, demonitierte die Masten und den Bugspriet und ließ das Schiff grau anstreichen. Von der imposanten Millionärsyacht war nicht mehr viel übrig geblieben. Ausgerüstet mit Geschützen und Anti-U-Boot-Waffen kreuzte sie nun unter dem Namen IX-99 im Seegebiet um die Azoren und südlich Grönlands. Als schwimmende Wetterstation funkte das Schiff alle vier Stunden aktuelle Daten nach Arlington/Virginia.



Nach Kriegsende – „Well Dear, there goes your baby.“

Während alle anderen Yachteigner ihre Schiffe im Krieg verloren oder an die Navy verkauft hatten, war die SEA CLOUD unmittelbar nach dem Kriegsende das einzige private Luxusschiff dieser Größe, das sich noch in Fahrt befand. Bereits am 4. Juli 1946 starteten Joe und Marjorie zusammen mit sieben Freunden zu einer Fahrt zu den Küsten Floridas. Die Segelyacht musste zwar noch ohne ihre Masten auskommen, war aber strahlend weiß gestrichen – und ihren Bug zierte wieder der goldene Adler.

Im Sommer 1947 wurde die Takelage wieder errichtet. 1949 erhielt die SEA CLOUD endlich einen vollen Satz neuer Segel, die nach dem Krieg selbst für Millionäre schwer zu bekommen waren. Insgesamt dauerte die Wiederherstellung der SEA CLOUD fast vier Jahre. Voller Aufregung erwarteten Joe und Marjorie in einer der oberen Etagen eines Palm-Beach-Hotels schließlich die Rückkehr ihres wiederhergestellten Schiffes. Als es endlich unter vollem Zeug am Horizont auftauchte, bemerkte Joe zu Marjorie: „Well, Dear, there goes your baby.“

Selbige machte sich sofort daran, ihr „Baby“ und damit sich selbst wieder in den Mittel-

punkt des gesellschaftlichen Interesses zu manövrieren. Die größte und schönste Privatyacht Amerikas wurde nun meistens vor der Ostküste der USA gesichtet. Joe Davies, der zur Seekrankheit neigte, war es ganz recht, nicht mehr auf Entdeckungsfahrt in wenig bekannte Gewässer gehen zu müssen. Nun konnte er sich ganz auf seine Freundschaften konzentrieren, etwa zu dem Diktator der Dominikanischen Republik, Rafael Leonidas Trujillo Molina. Der Diktator wurde häufiger als alle anderen an Bord bewirtet und hatte schon damals ein höchst beehrliches Auge auf die Yacht geworfen.



Vorläufiger Ruhestand für eine „Queen of the Seas“.

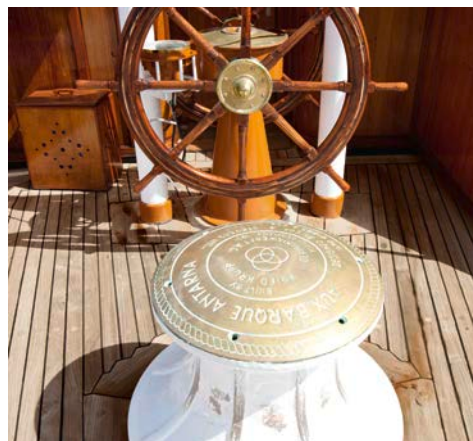
Monatelang suchte Marjorie für die SEA CLOUD einen Käufer. Das war das Signal für jenen Mann, der häufiger als jeder andere als Gast an Bord geladen worden war: Rafael Leonidas Trujillo Molina, brutaler Staatschef der Dominikanischen Republik. 1955 übernahm Trujillo das Schiff – und gab ihm sogleich einen neuen Namen: ANGELITA.

Die Präsidentenyacht wurde vor allem von dem Sohn Ramfis während seiner Studienzeit in Kalifornien genutzt. Hollywoodstars wie Zsa Zsa Gabor und Joan Collins waren gern gesehene Gäste an Bord. Nicht umsonst betitelte die Yellow Press die ANGELITA als „floating fun house“. In die Schlagzeilen geriet sie erst wieder, nachdem Trujillo am 30. Mai 1961 erschossen worden war. Während das Land von einer Revolution erschüttert wurde, segelte die ANGELITA mit seiner Leiche, einem Teil des Trujillo-Clans und enormen Mengen Bargeld an Bord Richtung Cannes. Kurz vor den Kanarischen Inseln erreichte die ANGELITA ein Funkspruch. Die neue Regierung zwang die Besatzung zur Rückkehr.

Das teure Erbstück wurde in PATRIA umbenannt und erneut zum Verkauf angeboten. Fünf Jahre später kam die PATRIA schließlich wieder in amerikanische Hand. Käufer war die Operation Sea Cruises Inc. mit Sitz in Panama. Ihr Präsident John Blue schickte die ANTARNA – so der neue Name des Schiffes – nach Neapel, um sie dort total überholen zu lassen. Bei der Rückkehr nach Amerika gab es

jedoch massiven Ärger mit den amerikanischen Behörden – und das Schiff wurde einstweilen an die Kette gelegt.

Da trat die 26 Jahre junge Stephanie Gallagher auf den Plan. Mit ihrem Mann Charles war sie besessen von der Idee der „Oceanic School“. An Bord von Großseglern sollten Studenten ihre akademischen Studien durch ein Programm auf See ergänzen. „Oceanics“ bezahlte alle offenen Rechnungen und Gebühren.



Doch John Blue behielt die Schiffspapiere zurück. Was Stephanie Gallagher aber nicht davon abhielt, in See zu stechen. Von nun an wurde die „Piratin“ verfolgt. Welchen Hafen die ANTARNA auch anlief, John Blue war schon da, um „sein“ Schiff zurückzuerobern. In Panama kam Blue schließlich mit Anwälten und Polizisten an Bord. Das Schiff wurde nach Drogen durchsucht, von der Frischwasserversorgung abgeschnitten und die Crew so lange drangsaliert, bis die Gallaghers aufgaben und verschwanden.

Renaissance einer Traumyacht.

Acht Jahre lang war die ANTARNA im Hafen von Colón schutzlos der Zerstörerischen Sonne und hoher Luftfeuchtigkeit tropischer Breitengrade ausgeliefert – auch für eine so stabil gebaute Yacht wie die ANTARNA eine unzumutbar lange Liegezeit. Doch obwohl sie nicht mehr „im Geschäft“ war, wurde sie von den Liebhabern stolzer Segelschiffe nicht vergessen.

Einer von ihnen war der Deutsche Hartmut Paschburg, Kapitän auf großer Fahrt und Diplomvolkswirt, der zuvor bereits mehreren alten Segelschiffen neues Leben eingehaucht hatte. Er erkannte schnell, dass die ANTARNA trotz erheblicher Mängel eine gute Chance hatte, noch einmal aus ihrer Agonie herausgerissen zu werden. Gemeinsam mit einer Gruppe Hamburger Kaufleute erwarb er die Luxusyacht – und gab ihr als erstes ihren alten Namen zurück: SEA CLOUD.



Doch das härteste Stück Arbeit stand Kapitän Paschburg noch bevor: Er musste seine Neuerwerbung über den Atlantik holen. Mitte Juli 1978 flog Paschburg dazu mit 38 unternehmungslustigen Männern und zwei Frauen nach Colón. Gemeinsam mit panamesischen Arbeitern schufteten sie die nächsten Monate, um die verrottete Yacht halbwegs seetüchtig

zu machen. Mitte Oktober hieß es dann: „Leinen los!“ – die SEA CLOUD nahm Kurs auf Europa. Und am 15. November 1978 war es schließlich so weit: Die SEA CLOUD lief im Hamburger Hafen ein, wo sie von Tausenden begeistert begrüßt wurde.

Die neuen Eigentümer überkamen beim Anblick ihrer Segelyacht jedoch zwiespältige Gefühle. Schnell wurde klar, dass doch sehr viel mehr Geld zu investieren sein würde als zunächst geplant. Im Februar 1979 wurde die SEA CLOUD durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel verholt, und

die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Nachfolgerin der Germania-Werft, machte sich an die umfangreichen Instandsetzungs- und Umbauarbeiten. Schon acht Monate später ging die SEA CLOUD auf ihre erste Kreuzfahrt unter neuer Flagge. Und seitdem ist die prächtige Diva wieder auf den Weltmeeren zu Hause.

Zurück in neuem Glanz.

Von November 2010 bis April 2011 wurde die Windjammer-Legende in der Bremerhavener MWB-Werft an die neuen SOLAS-Vorschriften (SOLAS = Safety of life at sea) angepasst. In frischem Glanz zeigte sich die Viermastbark dann zwischen dem 2. und 13. Mai 2011 zum ersten Mal seit 33 Jahren wieder in Hamburg an der Überseebrücke und nahm

auch an der Ein- und Auslaufparade des HAMBURGER HAFENGEBURTSTAGES teil.

Die jüngste Renovierung hat ihrer Aura neuen Glanz geschenkt. Ihre Schönheit verzaubert. Ihr majestätischer Stolz zieht alle in ihren Bann. Für viele ist die SEA CLOUD der wahre Mittelpunkt einer Reise – und einfach unvergleichlich.



SEA CLOUD II

Die perfekte Kombination von Nostalgie und High-Tech.

Am 6. Februar 2001 war es so weit: Taufpatin Sabine Christiansen ließ am Bug der strahlend weißen Bark im Hafen von Las Palmas eine Flasche Champagner zerschellen und sprach: „Ich taufe dich auf den Namen SEA CLOUD II“. Jahre zuvor war der Startschuss für das Projekt gefallen, der legendären SEA CLOUD eine moderne Schwester zur Seite zu stellen. Doch bis die SEA CLOUD II zu ihrer Jungfernfahrt aufbrechen konnte, musste so manches Hindernis umschifft werden.

Das Abenteuer beginnt.

1994 übernahmen der Hamburger Kaufmann und Reeder Hermann Ebel und sein Partner Harald Block die legendäre SEA CLOUD. Schnell überstieg die Nachfrage das Angebot und das Interesse wuchs weiter. Ebel und Block entschieden sich für einen zusätzlichen Neubau.

Der Standard für das neue Schiff war dabei vorgegeben: Wenn die SEA CLOUD II im Popularitäts-Kielwasser ihrer legendären 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.

„Wir wollen eine klassische Bark.“

Die SEA CLOUD II wurde von Anfang an als „echte“ Bark geplant – als dreimastiges Segelschiff mit zwei „vollgetakelten“ Masten und einem Besan. Man entschied sich dabei für ein traditionelles, von Hand bedientes Rigg, wie es Anfang des 20. Jahrhunderts üblich war – aber mit modernem, höchst möglichem Komfort.



Schnell zeigte sich dabei: Der Bau eines solchen Segelschiffes, das auch noch im Passagierverkehr eingesetzt werden soll, ist schon in der Vorbereitungsphase eine komplexe Angelegenheit. Die Bestimmungen des Internationalen Schiffssicherungsvertrages SOLAS spielen dabei ebenso eine wichtige Rolle wie Brandschutzvorschriften oder die Deckstabilität.

„Wir wurden mit Vorschriften geradezu erschlagen“, erinnert sich Hermann Ebel. Und so fielen die ersten Pläne denn auch durch: „Die SEA CLOUD II wäre danach vor lauter Fluchtwegen ein schwimmendes Treppenhaus geworden!“

Denn nur ein solcher Square Rigger beschert den Passagieren an Bord höchste Erlebniswerte. Die SEA CLOUD II sollte die Faszination Segeln mit dem Luxus einer modernen Kreuzfahrt verbinden.

Nach diesen Grundsatzentscheidungen stellten sich dann ganz andere Fragen: Würde es möglich sein, einen Rahsegler zu konstruieren, der sich mit der denkbar kleinsten Besatzung würde fahren lassen? Und: Würde man überhaupt eine geeignete Werft finden, um ein solches Schiff zu vertretbaren Kosten zu bauen? Hermann Ebel und sein Team machten sich auf die Suche. Das Abenteuer SEA CLOUD II hatte begonnen.

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 weiterer wichtiger Partner ins Team. Schrittweise entwickelte sich die SEA CLOUD II auf den Zeichenbrettern zu einem fertigen Schiff – jetzt musste nur noch die passende Werft gefunden werden.

Nach einer unbefriedigenden Zusammenarbeit mit einer finnischen Werft, die kurze Zeit später Insolvenz anmeldete, nahm man Gespräche mit der 1925 gegründeten Werft Astilleros Gondan, S.A. im asturischen Figueras auf.

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 für die SEA CLOUD II bewarb, hatte sie jedoch gerade einen interessanten Neubau auf dem Helgen: Das spanische Marineministerium hatte Astilleros Gondan mit dem Bau eines Segelschulschiffs betraut. Kapitän Bodo Franz, damaliger Geschäftsführer und Technischer Direktor von SEA CLOUD CRUISES, machte sich auf den Weg, um das künftige Partnerunternehmen vor Ort zu begutachten. Es blieben zwar gewisse Vorbehalte, grundsätzlich fiel seine Beurteilung jedoch positiv aus. Und so wurde der spanischen Werft der Auftrag für den Neubau der SEA CLOUD II erteilt.

Die große Stunde des traditionellen Handwerks.

Die Takelage ist die Seele eines Segelschiffs. Hier entscheidet sich, ob der Mensch für den Kampf mit Wind und Wellen gut gerüstet ist. In Europa sind heute nur noch wenige Konstruktionsbüros in der Lage, Großsegler zu beriggen. Denn das dafür notwendige handwerkliche Know-how ist im Computerzeitalter fast ausgestorben.

Auf der Suche nach einem geeigneten Partner für die Takelage der SEA CLOUD II wurde man in Wolgast an der Peene-Mündung fündig. Dort betreibt Bootsbauer Detlev Löll ein Konstruktionsbüro mit angeschlossener Werft. Die SEA CLOUD II war eine besondere Herausforderung für ihn und sein Team. Immerhin ging es darum, die größte Bark aller Zeiten zu beriggen.

Stück für Stück wurde in Wolgast von Boots- und Schiffbauern, Schweißern, Drehern und Schlossern das gesamte stehende und lau-



fende Gut hergestellt – eine ebenso verwirrende wie faszinierende Komposition aus gut 20 Kilometer Tauen, Stahldrähten und Kunststoffseilen. Währenddessen entstanden bei einem Segelmacher in Polen 23 neue Segel. Und auf der spanischen Werft wurden die Masten gebaut. So entstanden zeitgleich in ganz Europa die Teile für ein gigantisches Puzzle.

Champagner für einen wahr gewordenen Traum.

Der Brauch, ein Schiff zu taufen, ist gerade einmal 300 Jahre alt und geht auf eine Mutprobe für Seeleute zurück, die neu angeheuert hatten. Sie mussten von Deck aus etwa 15 Meter hinab ins Meer tauchen – daraus wurde später dann das Tauen, das im 18. Jahrhundert von den christlichen Kirchen übernommen wurde; schließlich sollten die Segelschiffe mit Gottes Schutz und Segen die Meere überqueren.

Für die SEA CLOUD II kam am 6. Februar 2001 der große Tag – zwölf Monate später als geplant, aber gerade deshalb mit hohem Symbolwert. Denn 70 Jahre zuvor war ihre ältere Schwester, die legendäre SEA CLOUD, auf der Germania-Werft in Kiel getauft worden.

Am Tag ihrer Taufe lag die SEA CLOUD II nach einer stürmischen Atlantiküberfahrt blitzblank herausgeputzt am Kai der kanarischen Hafenstadt Las Palmas. Als Taufpatin hatte sich Reeder Hermann Ebel die TV-Talk-Lady Sabine Christiansen gewünscht – und die Journalistin und SEA CLOUD II-Liebhaberin hatte begeistert zugesagt. Angekündigt von ihrem Kollegen, dem langjährigen Tagesschau-Sprecher Wilhelm Wieben, sprach sie schließlich bei strahlender Sonne die Worte: „Ich taufe dich auf den Namen „SEA CLOUD II“ und wünsche dir und allen, die mit dir über die Weltmeere segeln, allzeit gute Fahrt und im-



mer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“ – und dann ließ Sabine Christiansen mit gekonntem Schwung eine Champagnerflasche am Bug des Schiffes in tausend Scherben zerspringen.

Unser Buchtipp:



Bestellung unter: www.seacloudseason.de



SEA CLOUD CRUISES GmbH
An der Alster 9 · 20099 Hamburg
Telefon: +49-(0)40-30 95 92-50
kreuzfahrtberatung@seacloud.com
www.seacloud.com