

P O L A R I S



Baujahr: 2001

Entwurf und Konstruktion: Judel/Vrolijk

Entwurfskategorie: A (Hochsee)

Bau: Werft Hooksiel

Lloyds – Register: CE 0525

Unterscheidungssignal: D N L Q

Info: Tel. 0171/6411900

Details: www.as-yachts.com

Inhaltsverzeichnis

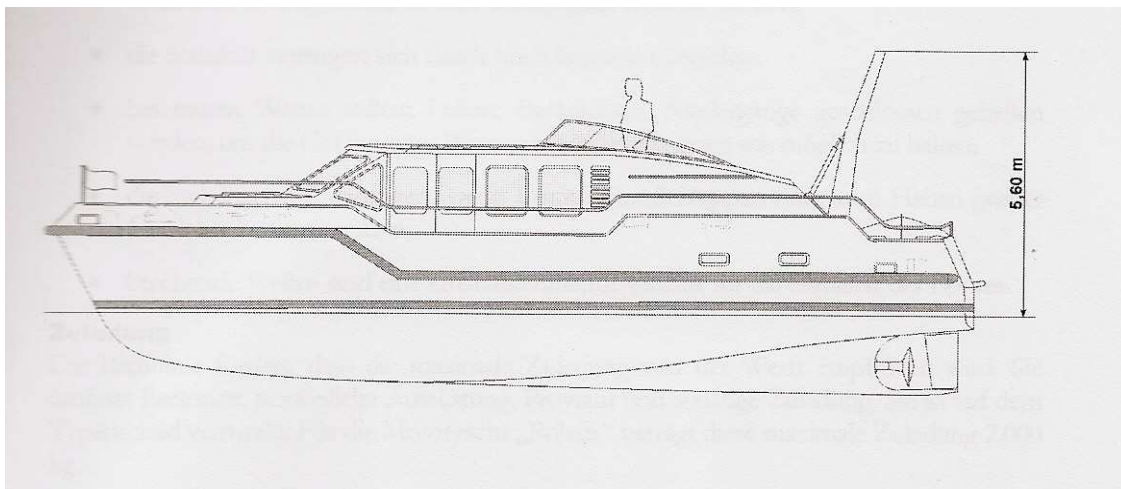
	Seite
Technische Beschreibung der POLARIS	3
Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe	4
Brandschutz	5
Kraftstoffsystem	5
Elektrische Anlage Wechselspannung	5
Elektrische Anlage Gleichspannung	5
Batterien	6
Anker-ausrüstung	6
Wassersysteme - Trinkwasser, Seewasser, Grauwasser.	6
Lenzanlage	7
Steuerungssysteme	7
Mastanlage	7
Heizung	7
Einrichtungsplan	8-9
Bügelanker, Ankerführung, Klampe, Speigatt, Scheuerleiste	10
Vorschiff mit elektrischem Ankerspill	11
Steuerstand an Deck	12
Niedergang vom Deck ins Schiffsinnere	13
Manövrereigenschaft	14
Maschinenraum	15-21
Vorschiffskajüte	22
Hauptkajüte	23-27
Kombüse	28-29
Toilettenraum	30-31
Eignerkabine	32-33
Beiboot	34
Mast	35
Reisen der POLARIS	36-41

Technische Beschreibung der POLARIS

1. Hauptabmessungen

Länge über Alles	14,25 m
Länge in der Wasserlinie	13,50 m
Breite max.	4,50 m
Tiefgang	1,30 m
Durchfahrtshöhe mit gelegtem Mast	3,00 m
Durchfahrtshöhe O.K. Mast*	5,60 m
Wasserverdrängung (leeres Schiff)	16 t
Kraftstofftankinhalt	ca.2.400 L
Kraftstofftagestankinhalt	ca.265 L
Wassertankinhalt	1.000 L
Warmwasserboiler	50 L
Abwassertankinhalt	ca.250 L
Stehhöhe Kajüte	+ 1,90m
Bugstrahlruder	27 KW
Aktionsradius (bei wirtschaftlicher Geschwindigkeit, 70 % Nenndrehzahl)	ca.1600 NM

*Die Durchfahrtshöhe ist ein kritisches Maß bei der Passage von Brücken etc.. Sie ist die Höhe über der Wasserlinie bis zur Oberkante des Geräteträgers (Mast).



2. Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe

Art: 1 Dieselmotor	Hersteller: Perkins Sabre Leistung: (EN ISO 8665) 140 KW (190 PS) bei 2100 U/min. Zylinder: 6 Kühlung: direkt (Kielkühlung)
--------------------	---

Die komplette Antriebsanlage ist unter der Hauptkajüte im Maschinenraum untergebracht. Umfangreiche Arbeiten sind durch eine große Bodenluke möglich, für eine schnelle Inspektion ist der Maschinenraum über den hochklappbaren Niedergang in der Vorschiffkajüte direkt zugänglich.

Im Maschinenraum befinden sich alle für den Betrieb des Schiffes notwendigen Aggregate. Alle Aggregate sind allseitig erreichbar. Den größten Raum nimmt der zentral angeordnete Motor ein. Er ist elastisch auf stabilen Fundamenten gelagert, um Schwingungen und Schall zu absorbieren.

Der Dieselmotor besitzt eine Kielkühlung, wobei die Temperatur über einen Thermostat geregelt wird. Das frostsichere Kühlwasser braucht im Winterlager nicht abgelassen werden. Das Kühlwasser des Kielkühlkreislaufs wird in zwei Kreisläufen gefördert. Ein Kühlkreislauf kühlt den Motorblock und den Ölkühler, der andere den Turbolader. Temperaturwächter mit optischer und akustischer Warnung überwachen die Motortemperatur.

Die Abgase des Motors werden in einem entsprechend isolierten Rohr geführt, welches am Spiegel endet.

Der Maschinenraum verfügt über eine Belüftung durch Lüfterkästen, um die Verbrennungsluft zu zuführen und den Raum entsprechend mit Frischluft zu versorgen.

Wassereinlässe und Borddurchlässe sind mit Seeventilen ausgestattet.

Das Stevenrohr wird durch Dichtungen abgedichtet. Diese werden durch eine zentrale, automatische Anlage mit Schmiermittel versorgt.

Das Getriebe zur Steuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt und umgekehrt ist ein hydraulisches Getriebe. Motordrehzahl und Getriebe werden über eine elektromechanische Schaltung (Rexroth Mini-Marex E) gesteuert.

Die Yacht hat eine klassische Wellenanlage. Die Welle wird durch ein Stevenrohr, das mittels zweier Wellendichtungen abgedichtet ist, nach außen geführt. Über die Welle wird die Antriebskraft auf den Propeller (Schraube) übertragen. Die Schraube ist entsprechend der Leistung und der vorgesehenen Geschwindigkeit berechnet.

Das eingebaute Bugstrahlruder erleichtert den Antrieb des Schiffes in Querrichtung, d. h. zum Manövrieren im Hafen beim An- und Ablegen. Das Querstrahlruder ist elektrisch angetrieben und kann von den beiden Steuerständen, die sich unter bzw. über Deck befinden, bedient werden. Das Querstrahlruder hat einen Twin-Prop-Antrieb, der in einer quer zur Mitte Schiff eingebauten Röhre arbeitet.

Das Ruderblatt achtern ist zur besseren Manövrierfähigkeit als sogenanntes „Beckerruder“ konstruiert.

3. Brandschutz

Der Maschinenraum ist aus Brandschutzgründen mit einem unbrennbaren Schallsoliermaterial ausgekleidet, das für einen längeren Zeitraum einen guten Feuerwiderstand bietet.

Darüber hinaus ist der Maschinenraum mit Feuerlösch-Generatoren ausgestattet, für ein Netto-Raumvolumen von 4,5 m³. Die Auslösung dieser Anlage erfolgt per Hand. Die Temperatur des Motorraumes wird kontinuierlich gemessen und am inneren Fahrstand angezeigt. Außerdem sind in der Yacht mehrere Feuerlöcher der Brandklasse 5A/34B vorhanden.

4. Kraftstoffsystem

Die Kraftstofftanks mit ca. 2.400 Liter Inhalt sind im Maschinenraum angeordnet. Sie werden über die Füllstutzen mit der Aufschrift „Fuel“ befüllt. Die beiden Tankstutzen befinden sich jeweils an der Backbord- und Steuerbordseite im hinteren Bereich der Seitendecks.

Die Kraftstofftanks sind nur über die Entnahmeleitung miteinander verbunden. Die Tankbelüftungen sind in der Achterpiek angeordnet.

Der Kraftstoff wird wahlweise über einen Verteiler aus dem Backbord- oder Steuerbordtank in den Tagestank gepumpt. Vom Tagestank aus wird der Kraftstoff für den Motor bereitgestellt. Vor dem Motor sind im Zulauf ein Grobfilter mit Wasserabscheider (zweifach), die Kraftstoffpumpe und die Feinfilter angeordnet. Der Rücklauf aus dem Motor erfolgt in den Tagestank.

5. Elektrische Anlage – Wechselspannung 220 Volt 50 HZ

Der yachtseitige Landanschluss ermöglicht es über das Landanschlusskabel, welches mit einem genormten CEE-Stecker (3polig) ausgerüstet ist, 220 Volt-Wechselspannung aus öffentlichen Netzen zu entnehmen. Der Landanschluss ist schiffsseitig mit 16 A abgesichert.

Zur **Sicherheit** ist der Landanschluss mit zwei Fehlerstromschutzschaltern (FI-Schalter) ausgestattet.

Die Yacht ist außerdem mit einem Batterieladegerät ausgerüstet.

Der an Bord befindliche Wechselrichter mit einer Leistung von 2.500 Watt versorgt die 220 Volt-Steckdosen und die Musikanlage. Ferner befindet sich eine Steckdose (220 V) am Hauptsteuerstand, die nur über den Landanschluss betrieben werden kann.

6. Elektrische Anlage – Gleichspannung 24 Volt

Die Gleichstrom-Anlage besteht aus dem Motorkreis und dem Versorgungskreis.

Zum Anlassen des Motors verfügt die Yacht über eine separate Batteriebank mit 120 Ah. Für die Ladung dieser Batterie ist ein separater Generator (Lichtmaschine) vorhanden. Die Versorgung der anderen elektrischen Verbraucher übernimmt eine Batteriebank mit 440 Ah und einem eigenen, zweiten Generator.

Die Batterien sind so geschaltet, dass sie bei Betrieb des Motors über die jeweiligen Generatoren geladen werden. Das Ladegerät versorgt bei angeschlossenem Landstrom nur die Batterien für die Verbraucher. Die Entnahme für die Verbraucher erfolgt nur über die Verbraucherbatterie. Damit ist gesichert, dass im Normalfall für den Motor immer eine ausreichend geladene Batterie zur Verfügung steht.

Die Bedienung der einzelnen Stromkreise erfolgt zum einen über das Schaltpaneel am Steuerstand und zum anderen über das Paneel am Kartentisch (Navigationsplatz). Alle Stromkreise sind durch Sicherungs-Automaten geschützt.

7. Batterien

1 Starterbatteriebank	24 Volt 120 Ah, wartungsarm, auslaufgeschützt.
1 Verbraucherbatteriebank	24 Volt 440 Ah, wartungsarm, auslaufgeschützt.

Die Yacht ist mit 2 Batteriebänken ausgerüstet. Die Batterien sind wartungsarm, so dass sie im Wesentlichen nur immer gut geladen sein müssen. Da sie auslaufgeschützt sind, ist bei der Einbaulage kaum zu erwarten, dass der Elektrolyt mit destilliertem Wasser aufgefüllt werden muss. Wenn dies doch erforderlich sein sollte, ist dies mit der eingebauten zentralen Wasserzufuhr problemlos möglich.

8. Ankerrüstung

Der Buganker ist ein Anker mit höherer Haltekraft und einem Gewicht von ca. 30 kg. Er lagert in der Bugrolle. Die Länge der 10 mm starken Ankerkette beträgt 97 m. Anker und Ankerkette sind aus nichtrostendem Material (NIRO). Die Ankerkette wird über eine elektrische Ankerwinde gehievt und gefiert.

Die Kette fällt in einen Kettenkasten. Das Ende ist hier befestigt. Die Ankerkettenlänge ist in der Regel geeignet bei Wassertiefen bis maximal 30 m zu ankern.

An Bord ist ein zweiter Anker mit Kettenvorläufer und Ankertrasse.

9. Wassersysteme - Trinkwasser, Seewasser, Grauwasser.

Trinkwasser: Die Yacht besitzt zwei Wassertanks mit einem Gesamt-Fassungsvermögen von ca. 1.000 Litern. Die Tanks sind mit Reinigungsöffnungen auf der Oberseite ausgestattet. Über Ventile sind die Tanks mit dem Trinkwassersystem verbunden. Die Einfüllstutzen befinden sich an der Steuer- und Backbordseite auf den Seitendecks.

Mit Hilfe einer Druckwasserpumpe erfolgen die Entnahme aus den Tanks und die Kaltwasserzuführung zu den Entnahmestellen. Beim Öffnen der Entnahmestellen wird die Pumpe aktiviert. Durch Verschließen wird die Pumpe durch den Gegendruck abgestellt. Die Entnahmestellen sind mit Mischbatterien für Kalt- und Warmwasser ausgerüstet. Das Warmwasser wird dem Warmwasserboiler im Maschinenraum entnommen.

Die Pumpe ist durch ein Grobfilter geschützt. Zusätzlich ist das Trinkwassersystem mit einer UV-Entkeimungsanlage ausgerüstet, die immer dann aktiviert ist, wenn das Druckwassersystem eingeschaltet ist. Aktiv-Kohlefilter und Feinfilter sind dem System vorgeschaltet.

Seewasser: Seewasser wird nur für die Deckwaschanlage mit zwei Zapfstellen im Bug- und Heckbereich und für die Kettenwaschanlage benutzt.

Grauwasser: Grauwasser umfasst alle Abwässer aus Waschbecken, Dusche, Spüle, und Toilette. Die Anlage ist so gebaut, dass das Grauwasser in den Abwassertank abgeleitet wird. Über einen Sammeltank mit automatischer Pumpe wird das Wasser aus Waschbecken, Spüle und Dusche in den Abwassertank gepumpt. Die Toilette wird direkt in den Abwassertank entleert.

Die Spülung der Vakuum-Toilette erfolgt mit Süßwasser.

Der Abwassertank hat ein Fassungsvermögen von ca. 250 Liter. Der Füllstand wird auf dem Anzeigegerät neben der Toilette angezeigt. Die Entleerung des Abwassertanks kann zum einen über den Deckstutzen landseitig und zum anderen über das Seeventil erfolgen. Hierfür ist ein 3-Wege-Hahn vorhanden.

10. Lenzanlage

Der Ankerkasten ist selbstlenzend, so dass hier keine Pumpe benötigt wird.

Die Yacht ist mit einer elektrischen Bilgenpumpe vom Typ Rheinstrom 6E ausgerüstet. In jeder der Sektionen befindet sich mindestens eine Saugstelle mit Alarmgeber. Jede dieser Saugstellen ist mit einem Korb gegen Verunreinigungen geschützt. Die elektrische Lenzpumpe wird am Kartentisch eingeschaltet. Jede der fünf Bilgenbereiche hat zwei Alarmgeber; einen optischen bei niedrigem Wasserstand in der Bilge und einen akustischen bei hohem Wasserstand.

Zusätzlich befindet sich unter der Steuerbord-Schiebetüre eine Handpumpe. Sie kann die Funktion der elektrischen Lenzpumpe übernehmen.

11. Steuerungssystem

Die Betätigung der Ruderanlage erfolgt hydraulisch. Das System besteht aus zwei Steuerpumpen mit den beiden Steuerrädern, dem Hydraulikzylinder und dem Rohrsystem mit Fittings und Ventilen. Ein Umschalten zwischen den beiden Steuerständen ist nicht erforderlich.

Das Ruderblatt ist zur Reduzierung der Stellkräfte vorkantig. Es ist im Kokerrohr und in der Kielsohle gelagert. Der Ruderschaft besteht aus Edelstahl.

Mit Klemmring und Sicherungsstift wird der Ruderschaft gehalten. Der Klemmring dient gleichzeitig zur Kraftübertragung des Hydraulikzylinders auf die Ruderanlage.

Die Autopilotsteuerung, an beiden Steuerständen vorhanden, arbeitet mit einer elektrischen Hydraulikpumpe direkt auf den Hydraulikzylinder.

Bei Ausfall des hydraulischen Steuerungssystems kann eine Notrudderpinne verwendet werden. Diese wird auf dem Ruderschaft in der Achterpiek aufgesetzt. Zur Betätigung der Notrudderanlage ist das Bypass-Ventil umzustellen.

Beim Notbetrieb kann der Rudergänger selbst nichts sehen. Er muss in diesem Fall eingewiesen werden.

12. Masthydraulik

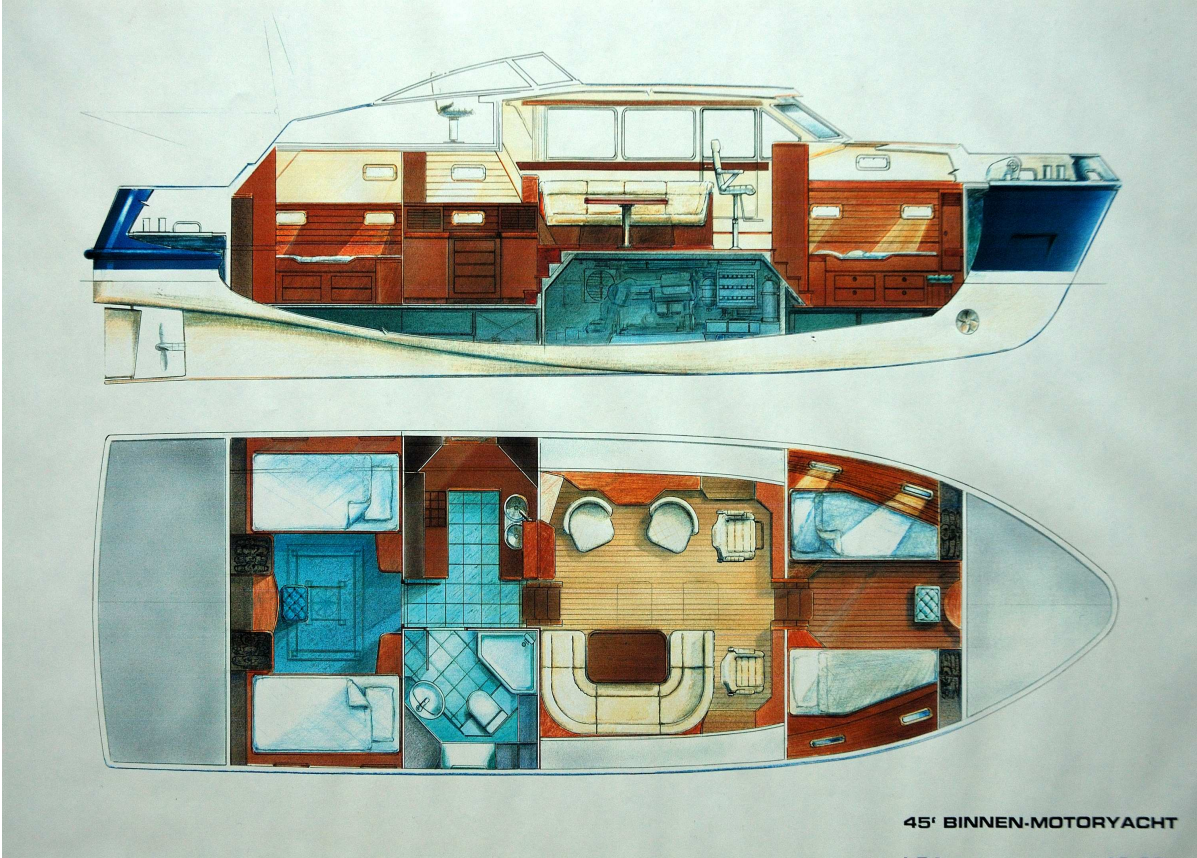
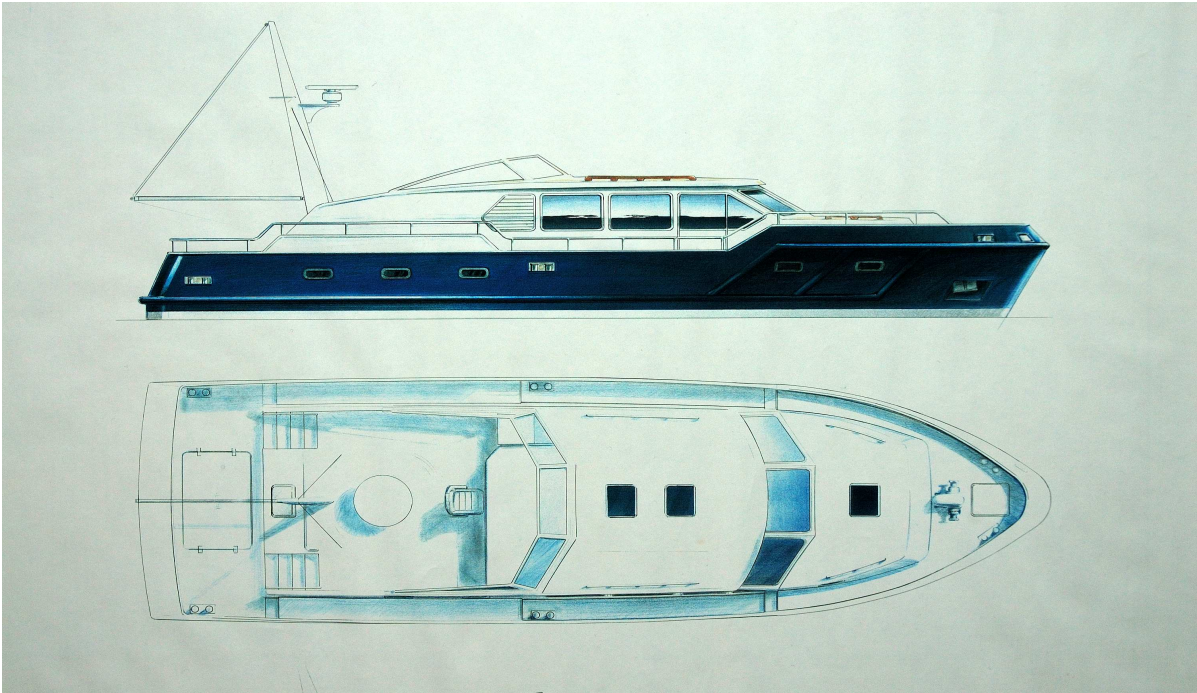
Bei niedrigen Brückendurchfahrten etc. kann der Mast hydraulisch abgesenkt werden. Außerdem dient der Mast als Kran für das auf dem Achterdeck befindliche Beiboot. Die Bedienung erfolgt unmittelbar am Mast oder vom Steuerstand an Deck aus. Steuerbar sind 4 Bewegungsrichtungen; Mast: Senken-Heben sowie Kranhaken: Ab-Auf.

13. Heizung

Das Schiff verfügt über eine Warmwasserheizung, Heizkörper in allen Wohnräumen. Das Webasto Thermo 90S wird mit Dieselmotor betrieben und ist im Maschinenraum auf der Steuerbordseite installiert. Bei Maschinenbetrieb wird die Motorabwärme über einen Wärmetauscher der Heizung zugeführt. Das Wasser im Boiler wird ebenfalls durch die Heizung oder durch den Motor erwärmt. An den Heizkörpern kann die Temperatur durch Thermostate für jeden Raum separat geregelt werden.

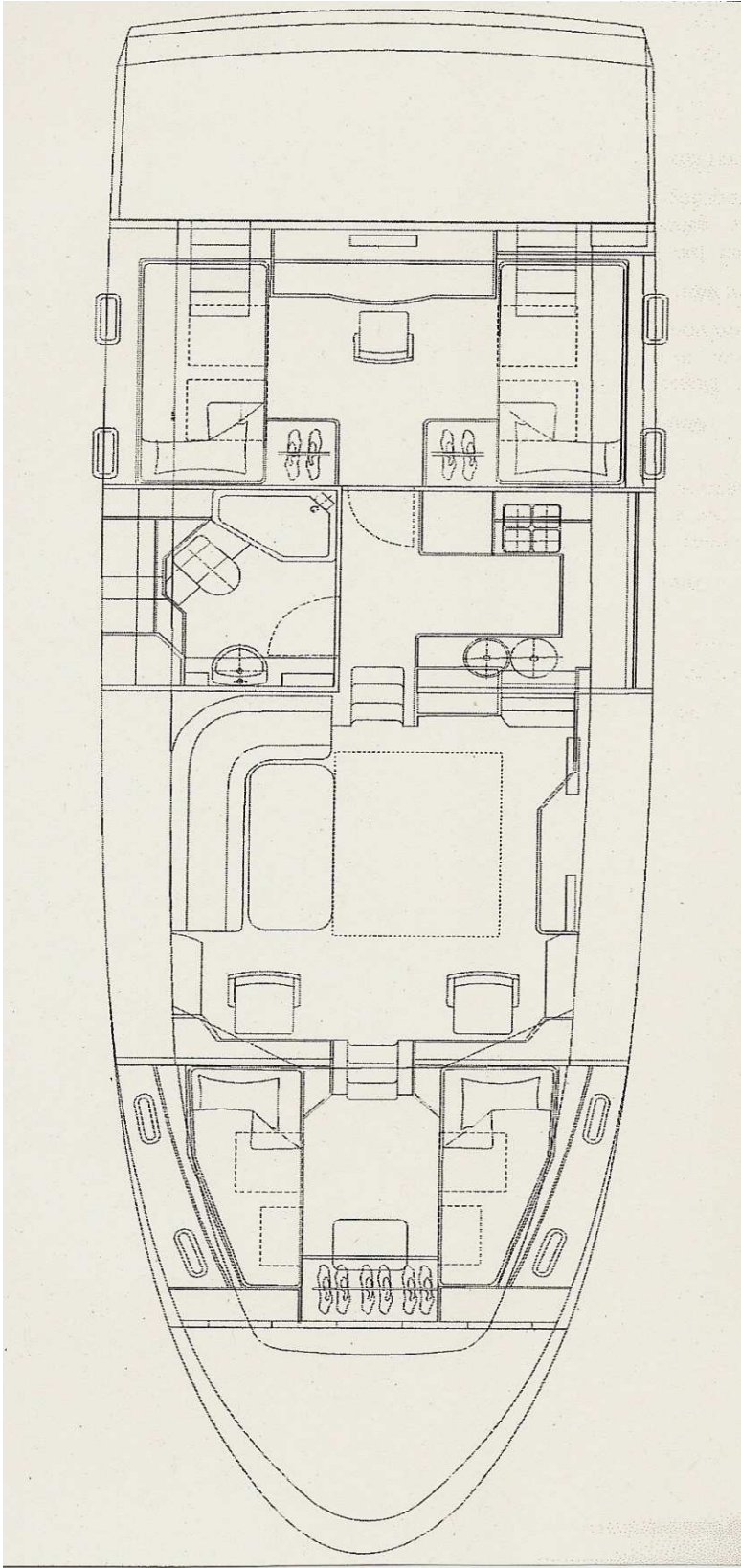
14. Einrichtungsplan (1)

1. Entwurf



14. Einrichtungsplan (2)

Realisierter Entwurf



POLARIS



Bügelanker



Ankerführung



Klampe, Trossendurchführung (Speigatt) und Scheuerleiste

Vorschiff mit elektrischem Ankerspill

Der Anker und die 10 mm Ankerkette sind aus nichtrostendem Stahl, die Kettenlänge beträgt 97 m. Die Bedienung des Spills ist von drei Positionen aus möglich:

- unmittelbar am Ankerspill mit Hilfe einer steckbaren Drucktastenkombination,
- vom inneren Steuerstand aus und
- vom Steuerstand an Deck.

Die Kette führt durch ein Rohr nach außen. In dem Rohr wird mit Seewasser über eine Ringdüse die Kette gespült.

Das Bild zeigt auf der Steuerbordseite den Zugang ins abgeschottete Vorpik zum Ankerspill, Kettenkasten sowie zum Bugstrahl-Ruder. An Back- und Steuerbord sind die Festmacherpoller und die Vorpik-Entlüftung zu sehen. Auf dem Deck liegt die steckbare Drucktastenkombination.



Steuerstand an Deck

Der Steuerstand an Deck ist mit allen erforderlichen und wichtigen Instrumenten und Anzeigen ausgestattet.

Von links nach rechts sind im Bild zu sehen: UKW-Funk, Kompass, Anzeigeinstrument, Autopilot, Kartenplotter, Steckdose 24V, Motoranzeige, Ankerbedienung, Lautsprecher, Motorsteuerung, Bugstrahlruderbedienung, akustisches Signal und die Kranbedienung mit Joystick und Schalter. Auf dem Deck die Buchstaben: D N L Q , die IMO-Nummer und Unterscheidungssignal.



Niedergang vom Deck ins Schiffsinne

Die POLARIS ist ein Unikat, von Judel&Vrolijk entworfen für den Binnenschiffahrts- und Hochseebereich mit der höchsten Qualifikation (A). Bei stürmischer, schwerer See ist der Zugang über die Seitentüren an Deck gefährlich. In dieser Situation ist der direkte Weg an Deck über den Niedergang mit Schiebeluk und Tür möglich.

Details an Deck: Entlüftungsrohr für den abgeschotteten Stauraum, der nur von Deck aus zugänglich ist, die Belegpoller und ein von vier vorhandenen Heißaugen, an denen das Schiff angehoben werden kann. Alle Entlüftungsrohre können geschlossen werden.



Manöviereigenschaft

Mit Bugstrahlrunder und „Becker-Ruder“ am Heck ist die POLARIS auf engstem Raum optimal zu manövrieren. Das seitliche Herausfahren aus einer Lücke ist mit beiden Rudern unproblematisch.



Der Maschinenraum ist über zwei Öffnungen zugänglich. Zur größeren Inspektion von der Hauptkajüte aus über eine große Bodenklappe.



Für den täglichen Zugang in den Maschinenraum wird in der Vorschiffskajüte die Niedergangstreppe hochgeklappt.



Maschinenraum (1)

Der eingebaute Antrieb ist ein Marinediesel ausgelegt für Arbeitsboote, Fabrikat Perkins Sabre, Typ M185C.

Die Motorleistung beträgt 190 PS (140 KW) bei 2100 U/min. Die Maschine hat 6 Zylinder und einen Turbolader/ ladeluftgekühlt. Die Kühlung der Maschine erfolgt über einen geschlossenen Kühlkreislauf (Kielkühlung). In der Maschine zirkuliert kein Seewasser.



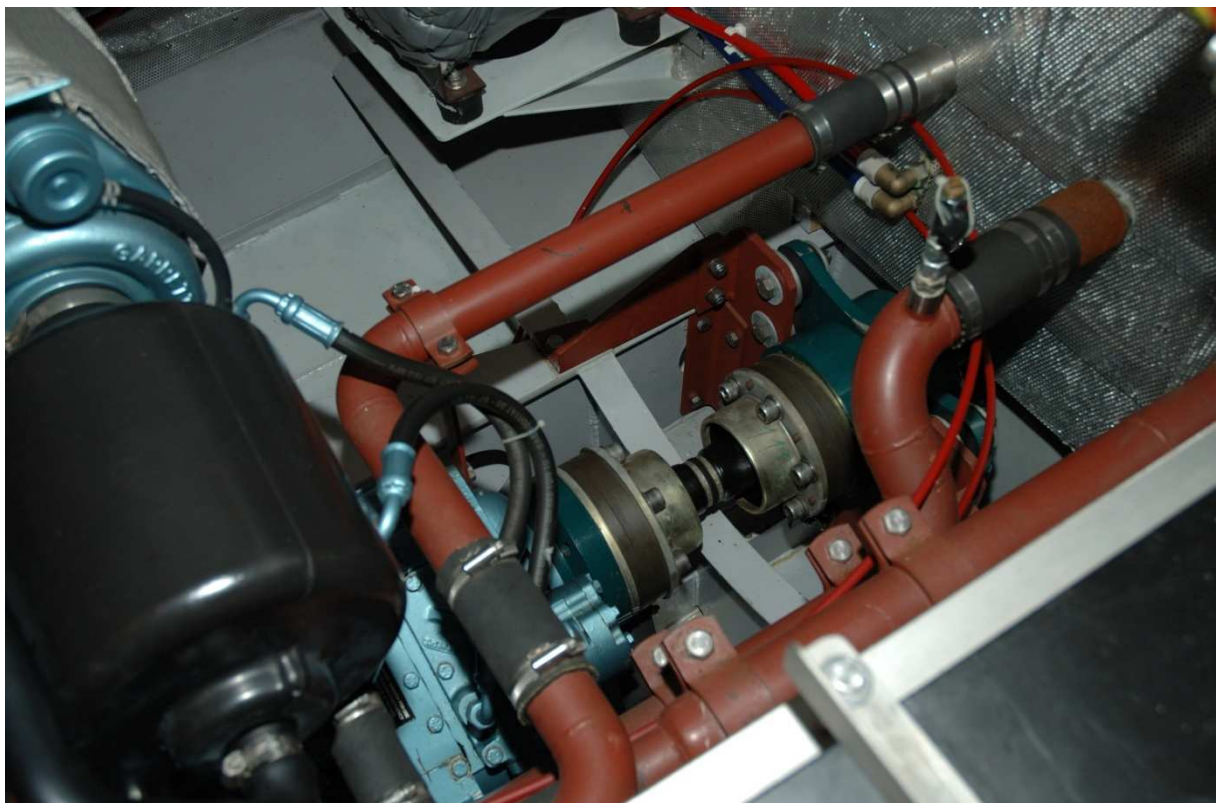
Die Temperatur des Kühlwassers wird über einen Thermostaten geregelt. Das Kühlwasser braucht im Winterlager nicht abgelassen zu werden, da es frostsicher ist. Der Kühlkreislauf kühlt den Motorblock, den Ölkühler und den Turbolader.

Die trockene Abgasanlage besteht aus thermisch isolierten Rohren.

Maschinenraum (2)

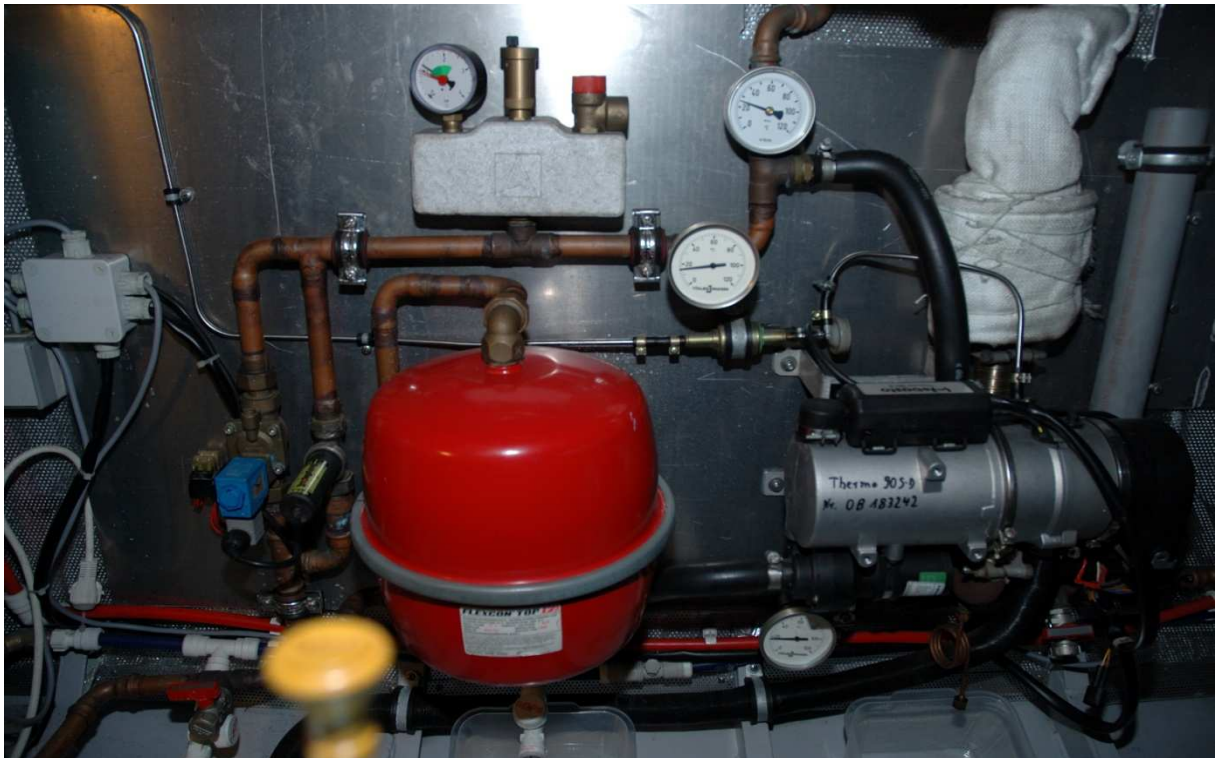
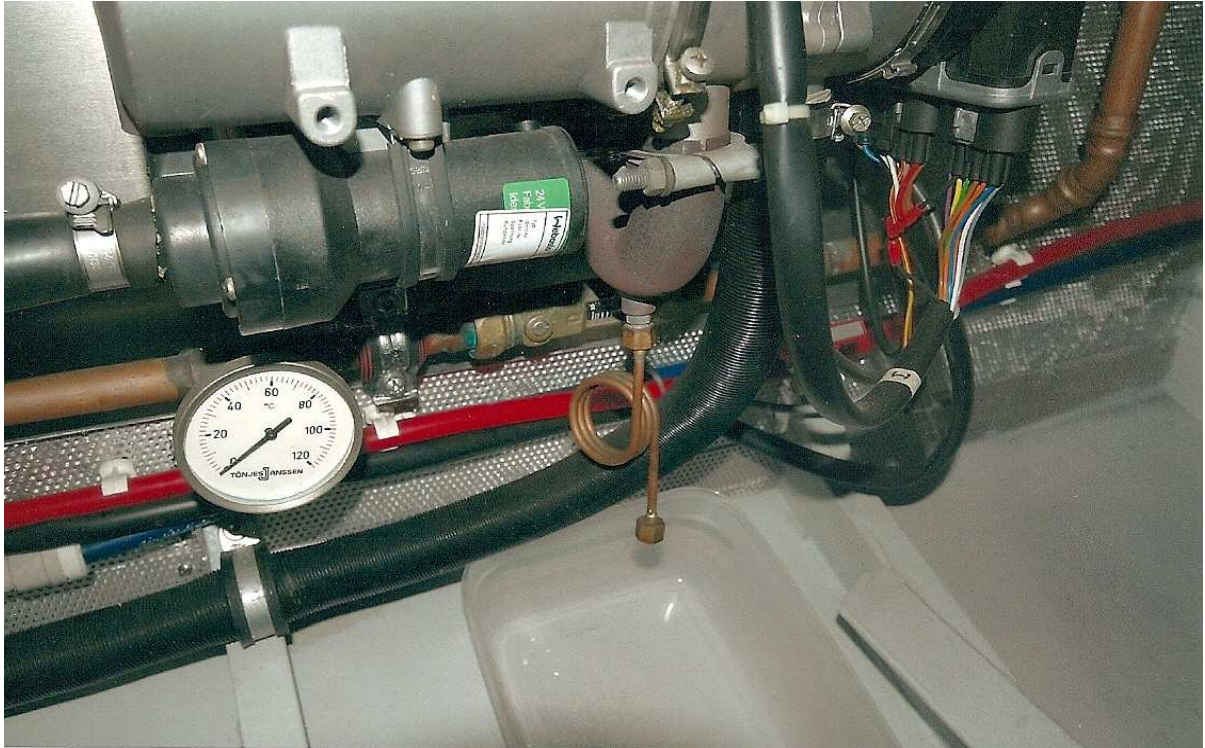
Das Getriebe ist direkt an den Motor angeflanscht. Zwischen dem Getriebe und der klassischen Wellenanlage ist zur Entkopplung der auftretenden Kräfte und Vibrationen der Maschine ein sogenannter Aquadrive montiert. Der Aquadrive reduziert die Übertragung von Maschinenlärm und Vibration und nimmt dem Getriebe den axialen Druck der Wellenanlage.

Die klassische Wellenanlage ist dreifach gelagert, ein Lager unmittelbar hinter dem Aquadrive, zwei Lager im Stevenrohr. Alle drei Lager sind Fett geschmiert durch eine Zentralschmierung, die unter dem Fußboden der Achterkajüte eingebaut ist.



Maschinenraum (3)

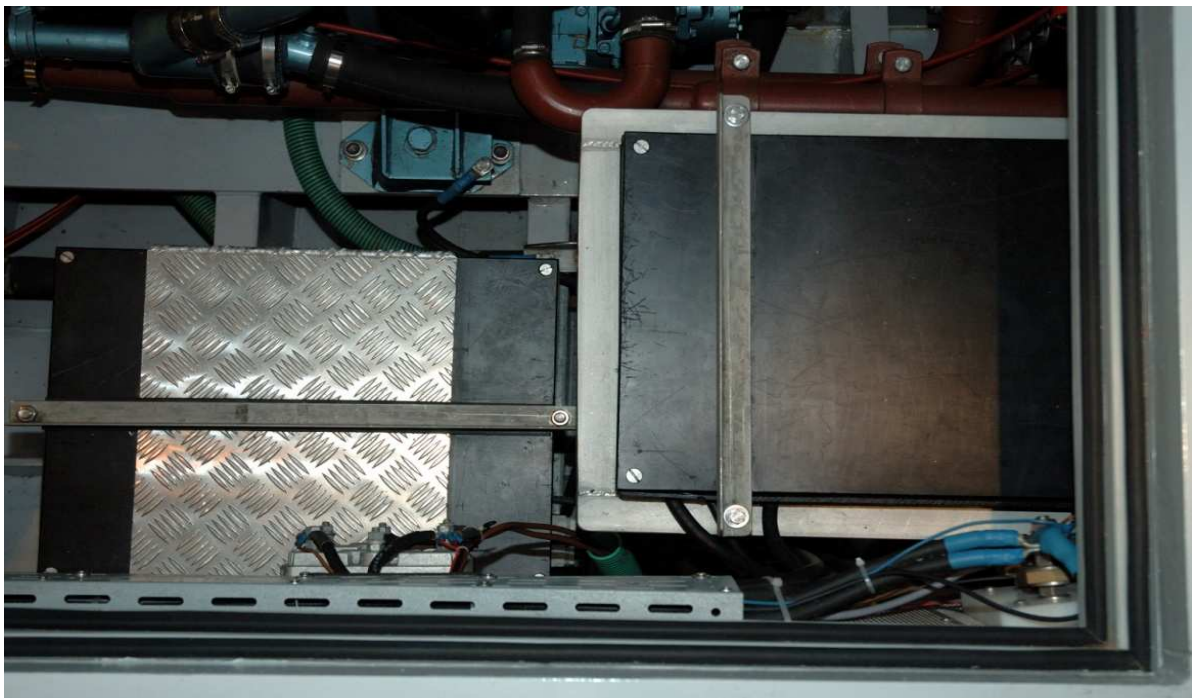
Die POLARIS verfügt über eine Warmwasserheizung mit Heizkörpern in allen Wohnräumen. Das Webasto Thermo 90 S ist im Maschinenraum auf der Steuerbordseite montiert.



Maschinenraum (4)

Kraftstofftagestank ca. 265 Liter, Grobfilter mit Wasserabscheider zweifach zum Umschalten und Warmwasser-Boiler 50 Liter.

Starterbatteriebank 24 V 120 Ah, wartungsarm, erneuert 2010 und Verbraucherbatteriebank 24 V 440 Ah mit zentralem Wasserzuführsystem, erneuert 2010.



Maschinenraum (5)

Die beiden übereinander montierten Stahlgehäuse enthalten die elektromechanische Schaltung, Fabrikat Rexroth, zur Steuerung der Motordrehzahl und der Getriebedrehrichtung. In der Bildmitte oben ist ein Feuerlösch-Generator zu sehen. Im Maschinenraum sind mehrere Feuerlösch-Generatoren vorhanden, ausgelegt für ein Raumvolumen von $4,5 \text{ m}^3$. Die Auslösung erfolgt per Hand vom Fahrstand aus. Die Motorraumtemperatur wird am Fahrstand angezeigt. Rechts im Bild die Innenansicht des Zugangs zum Maschinenraum von der Vorschiffskajüte aus.



Vorschiffskajüte

Am Niedergang mit durchsichtiger Tür der Elektroverteiler. In der Vorschiffskajüte ist reichlich Stauraum vorhanden.



Hauptkajüte (1)

Steuerstand an Backbord und Kartentisch an Steuerbord, beide mit verstellbaren Sitzen. Unterhalb der Sitze die temperaturgesteuerten Heizkörper.

Die Türen an Steuerbord und Backbord zu den Seitendecks (Gangbord) sind mit einer zusätzlichen, druckwasserdichten Verriegelung ausgestattet.

In der Front befinden sich zwei rotierende Scheiben zur besseren Sicht bei Schwerwetter.



Hauptkajüte (2)

Steuerstand an Backbord und Kartentisch an Steuerbord



Hauptkajüte (3)

Steuerstand und rotierende Scheibe



Hauptkajüte (4)

Hauptkajüte mit ausziehbarem Tisch und Niedergang an Deck zum Außensteuerstand



Hauptkajüte (5)

Details in den Schränken



Kombüse (1)

Achtern der Hauptkajüte befindet sich auf der Backbordseite die Kombüse. Gegenüber an Steuerbord der Waschraum mit Dusche, Toilette und Waschbecken.



Kombüse (2)

Gasherd mit drei Brennstellen, Backofen, Kühl- und Tiefkühlschrank.
Reichlich Stauraum, optimale Anordnung.



Toilettenraum (1)



Toilettenraum (2)



Eigenerkabine (1)

Die Eigenerkabine befindet sich achtern vor dem Schott zum Achterpiek (Betriebsraum), das nur von außen zugänglich ist.



Eigenerkabine (2)

Schreibtisch und ein Beispiel für die Stauräume unter den Bodenbrettern, die mit Kunststoffkästen ausgestattet sind.



Beiboot

Das Kunststoff-Beiboot ist mit stabilen Riemen ausgerüstet und hervorragend zum Rudern geeignet. Außerdem sind ein Außenborder und eine komplette Besegelung vorhanden.



Mast

Der Mast trägt die Antennenanlage, die 4-Fuß Radar-Antenne, alle erforderlichen Positionslichter für den Binnenbereich und den Bereich der Seeschifffahrt sowie die Flaggenleinen.

Der Mast lässt sich bei Brückendurchfahrten absenken und dient als Kran für das auf dem Achterdeck befindliche Beiboot. Die Bedienung erfolgt unmittelbar am Mast oder vom Steuerstand an Deck aus. Steuerbar sind 4 Bewegungsrichtungen; Mast: Senken - Heben und Kranhaken: Ab - Auf.



Die POLARIS vor Anker im Ionischen Meer.

Reisen der POLARIS von 2001 bis 2010

Der Eigner der POLARIS segelt seit 1960. Auf der eigenen Ketsch sieben Jahre in Nord- und Ostsee, im Atlantik und Pazifik. Seit 2001 befährt er die Binnenreviere Europas auf der speziell dafür entworfenen POLARIS, einer Motoryacht, die aus der Erfahrung „von Seglern für Segler“ konzipiert und gebaut wurde.

Die ersten Reisen führten durch die Flüsse und Kanäle in Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich mit einem Aufenthalt von zwei Monaten in Paris, einer Kanalüberquerung nach England und der Überwinterung in London.

Die nächsten Reisen führten die POLARIS über Dänemark, Schweden mit Göta-Kanal, über Åland und Finnland nach St. Petersburg. Zurück über Estland, Lettland, Litauen und Polen nach Berlin und weiter durch die Märkischen Seen bis Hamburg, Helgoland und Hooksiel.

Eine längere Reise über zwei Jahre begann in Regensburg und führte Donau abwärts durch Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und durch das Donau-Delta ins Schwarze Meer bis Odessa in der Ukraine.

Nach einem Aufenthalt in Odessa, der Partnerstadt von Regensburg, nahm die POLARIS den direkten Kurs über See durch den Bosphorus bis Istanbul. Später führte die Reise durch das Marmarameer und die Dardanellen bis an die Türkische Küste der Ägäis. Nach einer längeren Zeit in den Inseln der Kykladen in Griechenland ging die Reise durch den Kanal von Korinth nach Patras. Dort blieb die POLARIS über Winter an Land und bekam einen neuen Unterwasseranstrich.

Im Frühjahr begann die nächste Etappe mit dem Besuch der Ionischen Inseln und der Überfahrt von Korfu über Kalabrien nach Sizilien und den Liparischen Inseln, von dort über Palermo die Seestrecke nach Cagliari auf Sardinien. Anschließend hatte die POLARIS einen längeren Aufenthalt an der Ostküste von Sardinien, in der Straße von Bonifacio und der Westküste von Korsika. Die Seestrecke von Nord-Korsika führte die POLARIS in den Golf du Lion und das Rhone-Delta. Weiter ging es Rhone aufwärts in die Saone durch den Rhein-Rhone-Kanal in den Rhein, den Main, den Main-Donau-Kanal bis zum Überwintern in Regensburg.

Weitere Reisen führten über die Flüsse in Deutschland und ermöglichten den Besuch vieler interessanter Orte.

Die POLARIS war im Sommer und Winter unterwegs.

POLARIS im Hamburger City – Hafen



POLARIS vor Anker in der Bucht von Amorgos in den Kykladen



POLARIS im Schwarzen Meer von Odessa nach Istanbul



In den Ionischen Inseln, in der Werft bei Patras bekam die POLARIS einen neuen Unterwasseranstrich und überwinterte an Land.



POLARIS mit Sonnensegel



POLARIS an den Landungsbrücken in Hamburg, Dezember 2010



POLARIS auf der Elbe

